

令和5年度第4回松野町地域公共交通会議

期 日：令和6年1月17日(水)10:30～

場 所：松野町役場 庁舎2階 議場兼大会議室

1 開会あいさつ

2 報告事項

報告第1号 新しい委員の委嘱について

報告第2号 オンデマンド交通の実証実験結果について

報告第3号 松野町地域公共交通計画（素案）について

5 閉会

松野町地域公共交通会議委員名簿 (R6. 1. 17 時点)

区 分		氏 名	摘 要
1号	松野町長が指名する者	八十島 温夫	松野町副町長
2号	一般乗合旅客自動車運送事業者	田中 勝久	宇和島自動車(株) 営業課長
3号	一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	岡 力	(有)松野タクシー
		長谷川 喜之	伊予吉野生タクシー(有)
4号	一般社団法人愛媛県バス協会	松本 真一	専務理事
5号	住民の代表者	酒井 博司	松丸区長
		岡村 勝	延野々区長
		中脇 優	豊岡後区長
		中湯 廣和	豊岡前区長
		須田 正文	富岡区長
		村田 和宏	上家地区長
		竹内 義富	目黒区長
		長谷 信昭	吉野区長
		大内 義昭	蕨生区長
		豊永 純一	奥野川区長
6号	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長が指名する者	一色 利彦	首席運輸企画専門官
		菊池 勝二	首席運輸企画専門官
7号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	高瀬 康文	宇和島自動車労働組合執行委員長
8号	道路管理者が指名する者	二宮 祐司	愛媛県南予地方局建設部建設企画課長
		谷口 健二	松野町建設環境課長
9号	宇和島警察署長が指名する者	小倉 恭信	宇和島警察署交通課長
10号	鉄道事業者	窪 仁志	J R 四国愛媛企画部長
11号	愛媛県南予地方局長が指名する者	須山 広周	愛媛県南予地方局地域産業振興部地域政策課長
12号	学識経験者	松村 暢彦	愛媛大学社会共創学部教授
13号	松野町保健福祉課長	瀧本 美樹	医療・福祉の送迎関係
14号	松野町教育課長	森本 秀行	スクールバス関係
15号	松野町総務課長	友岡 純	コミュニティバスの運行管理責任者

事務局

松野町ふるさと創生課	課 長	井上 靖
松野町ふるさと創生課	主 事	吉原 宏樹

令和5年度第4回松野町地域公共交通会議

資料

資料1（報告第1号関係） 「新しい委員の委嘱について」	1
資料2（報告第2号関係） 「オンデマンド交通の実証実験結果について」	2
資料3（報告第3号関係） 「松野町地域公共交通計画（素案）について」	5

令和6年1月17日

ふるさと創生課

報告第1号 新しい委員の委嘱について

新旧 松野町地域公共交通会議委員名簿

区 分		旧) 氏 名	新) 氏 名	摘 要
1号	松野町長が指名する者	八十島 温夫	八十島 温夫	松野町副町長
2号	一般乗合旅客自動車運送事業者	田中 勝久	田中 勝久	宇和島自動車(株) 営業課長
3号	一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	岡 力	岡 力	(有)松野タクシー
		長谷川 喜之	長谷川 喜之	伊予吉野生タクシー(有)
4号	一般社団法人愛媛県バス協会	松本 真一	松本 真一	専務理事
5号	住民の代表者	井上 六廣	酒井 博司	松丸区長
		岡村 勝	岡村 勝	延野々区長
		中脇 優	中脇 優	豊岡後区長
		中湯 廣和	中湯 廣和	豊岡前区長
		須田 正文	須田 正文	富岡区長
		濱田 章二	村田 和宏	上家地区長
		竹内 義富	竹内 義富	目黒区長
		長谷 信昭	長谷 信昭	吉野区長
		大内 義昭	大内 義昭	蕨生区長
		西村 正人	豊永 純一	奥野川区長
6号	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長が指名する者	一色 利彦	一色 利彦	首席運輸企画専門官
		菊池 勝二	菊池 勝二	首席運輸企画専門官
7号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	高瀬 康文	高瀬 康文	宇和島自動車労働組合 執行委員長
8号	道路管理者が指名する者	二宮 祐司	二宮 祐司	愛媛県南予地方局建設部 建設企画課長
		谷口 健二	谷口 健二	松野町建設環境課長
9号	宇和島警察署長が指名する者	小倉 恭信	小倉 恭信	宇和島警察署交通課長
10号	鉄道事業者	窪 仁志	窪 仁志	J R 四国愛媛企画部長
11号	愛媛県南予地方局長が指名する者	須山 広周	須山 広周	愛媛県南予地方局 地域産業振興部地域政策課長
12号	学識経験者	松村 暢彦	松村 暢彦	愛媛大学社会共創学部教授
13号	松野町保健福祉課長	瀧本 美樹	瀧本 美樹	医療・福祉の送迎関係
14号	松野町教育課長	森本 秀行	森本 秀行	スクールバス関係
15号	松野町総務課長	友岡 純	友岡 純	コミュニティバスの 運行管理責任者

事務局

松野町ふるさと創生課	課 長	井上 靖
松野町ふるさと創生課	主事	吉原 宏樹

オンデマンド交通実証実験結果（県との連携事業）

●基本事項

【実証期間】

8月～12月（5カ月間）

【運行主体】

松野町旅客運送業組合（町内タクシー業者：松野タクシー・伊予吉野生タクシー）

【システム運営主体】

Community Mobility（株） KDDI 系列

⇒同社が提供する AI オンデマンド交通システム「mobi」を活用

【実証エリア】

松丸・延野々・豊岡地区全域 富岡・吉野地区一部

※半径約 1.5 km で中心にエリアを設定

役場、病院（中央診療所）、スーパー、コンビニ、ホームセンター、道の駅、JR 駅等

※人口規模（R2 国勢調査）：2,112 人（うち 65 歳以上：907 人）

【運行曜日】

平日

【時刻】

8：30～17：30

（参考）中央診療所の診察時間 9：00～17：15

【利用者料金】

月額：3,000 円 or 都度：500 円（往復 1,000 円）

※都度利用：タクシー利用券を利用 ⇒ 都度 300 円で利用可能

【導入台数】

2 台

【予算】

「県交通政策室」が「Community Mobility（株）」と委託契約を締結し、県予算にて対応。
（町予算はなし。）

●利用実績（全て都度払いでの利用）

月	利用件数（件）	利用人数（人）	月	利用件数（件）	利用人数（人）
8 月	6	7	11 月	27	28
9 月	3	3	12 月	5	5
10 月	7	7	合計	48	50

※11 月：1 人で 23 件利用した女性あり

●利用促進の取組（日時判明分）

- ・ 8/1 出発式の実施（予約から乗車の実演等）
- ・ 9/2 予土線駅前マルシェ（相談受付、食事用座席へのポスター掲示等）
- ・ 9/15 敬老式会場前にブースを設置（相談受付等）
- ・ 11/12 予土線駅前マルシェ・宇和島鉄道全線開通 100 周年記念事業（相談受付、食事用座席へのポスター掲示、無料チケット配布等）

●その他利用促進の取組（日時不明分含む）

- ・ 広報誌への掲載（各戸配布） 特集ページ+町長独自ページ
- ・ パンフレット（各戸配布）
- ・ HP への掲載 担当課+町長独自コラム
- ・ 庁舎内モニターでの放映（平日 8:30-19:30）
※一式約 30 分の動画をループ（mobi 関連：2分）
- ・ 主要乗降スポットにパンフレット・旗・ポスターを設置
- ・ 役場職員用掲示板への掲示
- ・ 地域公共交通会議での紹介
- ・ まちづくり委員会での紹介
※行政と町民が協働して住民福祉の向上と住みよいまちづくりの実現を図るための会議
- ・ 区長会での紹介
- ・ 高齢者が集まる場での説明（無料チケットも配布）
- ・ 来庁者への紹介 ※一緒に予約作業をし、見送りをした例もあり
- ・ 地元ケーブル TV での放送

●町としての実績

・実装に向けての課題や得られた学び

⇒結論：現在の町内のタクシーをそのまま乗合化したようなシステムを期待されている。

①「町外のコールセンター」での予約受付を「町内」で予約受付する。

- ・ 知らない番号に電話をかけることに対する抵抗がある。
- ・ 自動音声案内の対応が困難。
- ・ 施設名称ではなく、番号での予約が困難。

※パンフレットでは小さくて番号を読めないという側面もある。

②乗降場所は「自宅」→「目的地」とする。

- ・ 家に近い場所に乗降スポットがあったとしても足が不自由でたどり着けない。
- ・ 自宅前でないのであれば、タクシーを呼んだほうが便利。

③事前に乗りたい時間で予約を受け付ける。

- ・ 乗りたいタイミングは概ね決まっているので、事前に予約したい。

※急遽外出する場合もあるため、事前予約以外も受け付けることが可能な設計が望まれる。

④事前準備・周知をしっかりとる必要がある（言葉の使い方等）。

・そもそも「オンデマンド」や「mobi」といった呼称を使用されてもなんなのかよくわからない。

※説明を行ったとしても、1度壁ができてしまうと、これを崩していくことは至難。

※今回は仕組みよりも言葉が先に一人歩きしたところがある。（最初が肝心）

⑤町外に行きたいと考えている方への対応。

・町外に行きたいから、町内しか走らないmobiには乗らない。

※乗合タクシーを町外に走らせることは幹線や町内商工関係者への影響を考えると実施は困難。

→まずは町外への移動手段として真っ先に幹線が思い浮かぶようにしていただく必要性がある。

・その他得られた効果や学び

①「オンデマンド交通（乗合タクシー）」というシステムの認知度向上。

※議会等にも認知され、町内の公共交通を再構築していくにあたっての議論のきっかけとなる。

②他自治体で成功した事例・システムが、そのまま自分たちにあうシステムとは限らない。

※事前のニーズ把握とシステムの周知が重要。

③使用方法がわかり慣れれば使ってくれる人もいる。

※1人で23回使用されている女性の方がいる。

3地点で使用されている。

・古城園/ライフまつの/フレンドまつの ・虹の森公園 ・自宅近くの乗降箇所

→一人一人に丁寧に教えることができれば使ってくれる人が増加する可能性あり。

④町外出身者の運転手も対応できるシステムとする必要がある（将来的には）。

※mobiでは地図上で目的地がわかるようになっていた（ナビ機能はなし）ので、町外の運転手であったとしても、ある程度運行が可能なシステムであった。

●実装に向けた今後の方針

①松野町のニーズに適したシステムの構築を行うために、住民、地元交通事業者、他自治体や企業等からの情報収集を行う。

②住民に対し事前にしっかりと説明を行っていく。

※基本的に話を聞きに来てくれる方は新しいものに対する好奇心が強い方であり、好奇心が低い方にどうアプローチをかけていくかが課題となる。

③利用者にも努力を求める必要がある。

→実装にあたっては、どうしても従来の方法から変更せざるを得ない仕様も出てくる可能性が非常に高い。行政として、①②をしっかりと取り組んでいくことは必要不可欠であるが、同時に住民自らが新たな仕組みを学んでいこうとする姿勢も重要になってくる。

松野町地域公共交通計画 （素案）

令和6（2024）年 月

松野町

目 次

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の背景と目的	1
1.2. 計画の位置づけ	1
1.3. 計画の区域	1
1.4. 計画の期間	1
2. 松野町の現況	2
2.1. 地域の概況	2
2.1.1. 位置・地勢	2
2.1.2. 人口	3
2.1.3. 土地利用	7
2.1.4. 主な施設の分布	8
2.1.5. 観光状況	9
2.1.6. 財政状況	11
2.1.7. その他	12
2.2. 上位関連計画	13
2.2.1. 第5次松野町総合計画	13
2.2.2. 第2次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略	14
2.2.3. 愛媛県地域公共交通網形成計画	14
3. 松野町の公共交通の現状	16
3.1. 現状の交通体系	16
3.2. 鉄道	17
3.2.1. 運行ルート	17
3.2.2. 運行状況・ダイヤ	18
3.2.3. 鉄道の利用者数	18
3.3. 路線バス	19
3.3.1. 運行ルート	19
3.3.2. 運行状況・ダイヤ	20
3.3.3. 路線バスの利用者数	20
3.3.4. 路線バスの収益状況	21
3.4. コミュニティバス	22
3.4.1. 運行ルート	22
3.4.2. 運行状況・ダイヤ	22

3.4.3. コミュニティバスの利用者数	23
3.4.4. コミュニティバスの収益状況	24
4. 住民ニーズの把握.....	25
4.1. アンケート調査の目的	25
4.2. アンケート調査の概要	25
4.3. アンケート結果の概要	26
4.3.1. 住所について	26
4.3.2. 世帯の属性について.....	27
4.3.3. 普段の生活での外出について	36
4.3.4. 松野町コミュニティバス（森の国バス）について	43
4.3.5. 今後の公共交通について	51
5. 交通事業者等へのヒアリング調査.....	54
6. 松野町の地域公共交通の課題.....	57
6.1. 公共交通の問題点	57
6.1.1. 住民ニーズへの対応が不足しています	57
6.1.2. 公共交通のすみ分けが曖昧です	57
6.1.3. 利用者の減少に伴い財政負担が増加しています	57
6.2. 公共交通の課題.....	57
6.2.1. 主要幹線を確保する対応が不可欠	57
6.2.2. 地区ごとに目的に応じた移動手段の確保	57
6.2.3. 公共交通を支える仕組みづくり.....	57
7. 地域公共交通の基本理念と基本方針	58
7.1. 基本理念.....	58
7.2. 課題を踏まえた基本方針.....	59
8. 目標達成に向けた施策・事業と評価指標.....	60
8.1. 基本方針、事業の方向性、具体的な事業について	60
8.2. 目標達成のための事業	61
8.2.1. 主要結節点のアクセス性・拠点性の強化	61
8.2.2. 地域特性に対応したサービスの改善・検討	61
8.2.3. 地域住民や利用者の意識の醸成.....	62
8.2.4. 関係者による移動サービス支援の検討	62
8.3. 評価指標と目標値	64

9. 計画の達成状況の評価	65
9.1. 実施スケジュール	65
9.2. 推進体制.....	66
9.3. 達成状況の評価と見直し.....	66

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

本町においては、平成 16（2004）年度の路線バス廃止に伴い「コミュニティバス」の運行を開始し、住民の移動支援を進めてきました。

こうした中、令和 2（2020）年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、まちづくりと連携した地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務とされました。

このような状況を踏まえ、本町では、町総合計画における公共交通施策の具現化を図るとともに、まちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するため、「松野町地域公共交通計画」を策定します。

1.2. 計画の位置づけ

本計画は、「第 5 次松野町総合計画」を上位計画として、「第 2 次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」や各種関連計画との整合を図り、策定するものです。

また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する計画です。

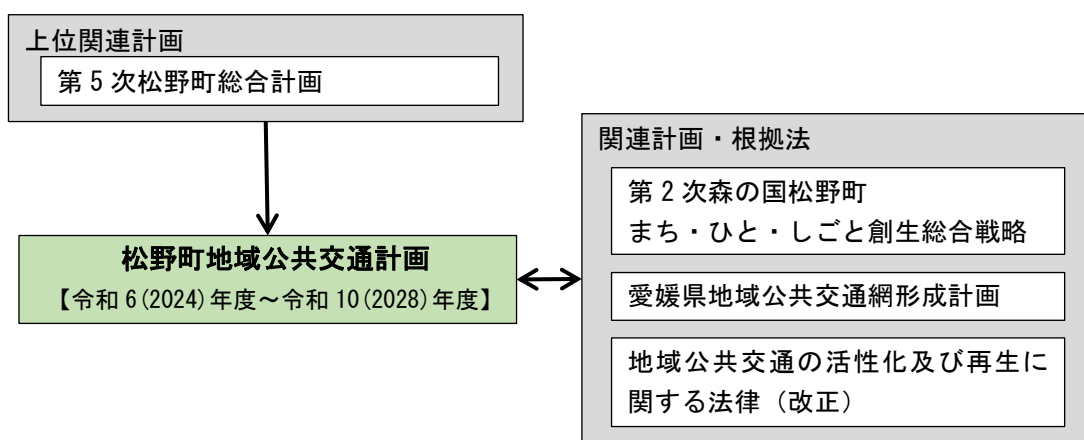


図 1 計画の位置づけ

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、松野町全域とします。

1.4. 計画の期間

本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

2. 松野町の現況

2.1. 地域の概況

2.1.1. 位置・地勢

(1) 位置

松野町は、愛媛県の西南部に位置し、北は鬼北町、西は宇和島市、東は高知県四万十市に接しています。

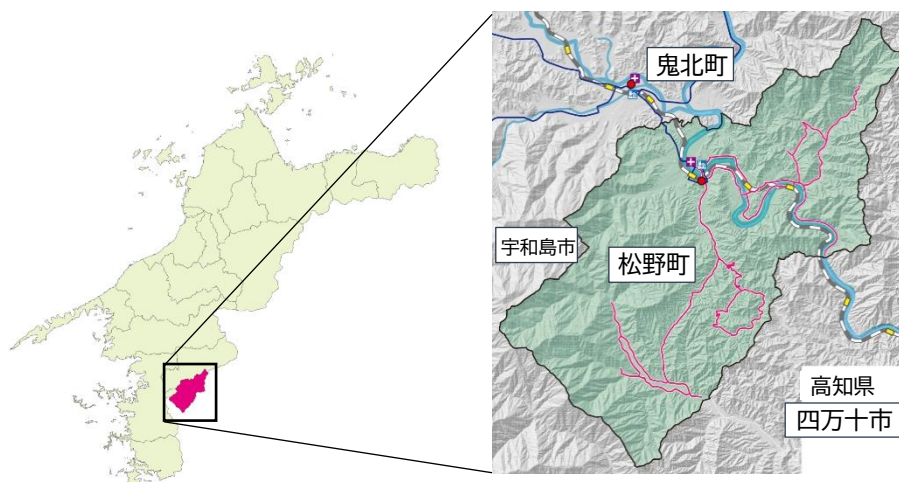


図 2 松野町の位置

町は鬼北盆地に位置し、西南部を鬼ヶ城山系に、北東部を戸祇御前山系の支脈に囲われた急峻な地形が多い地域です。

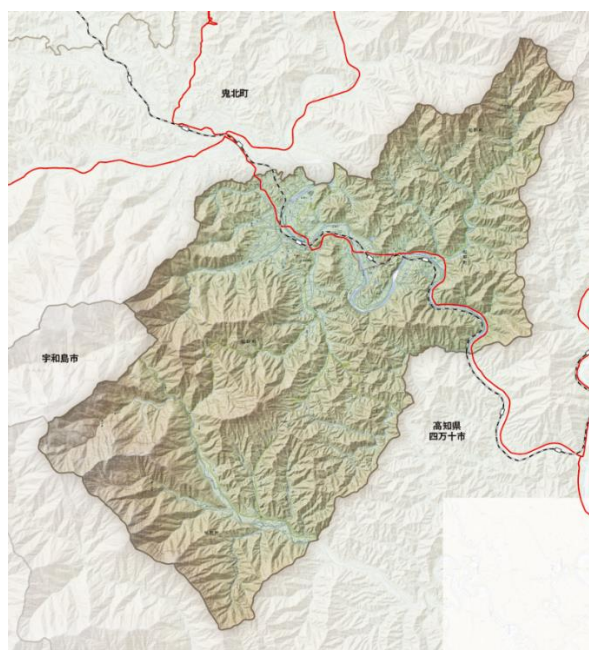


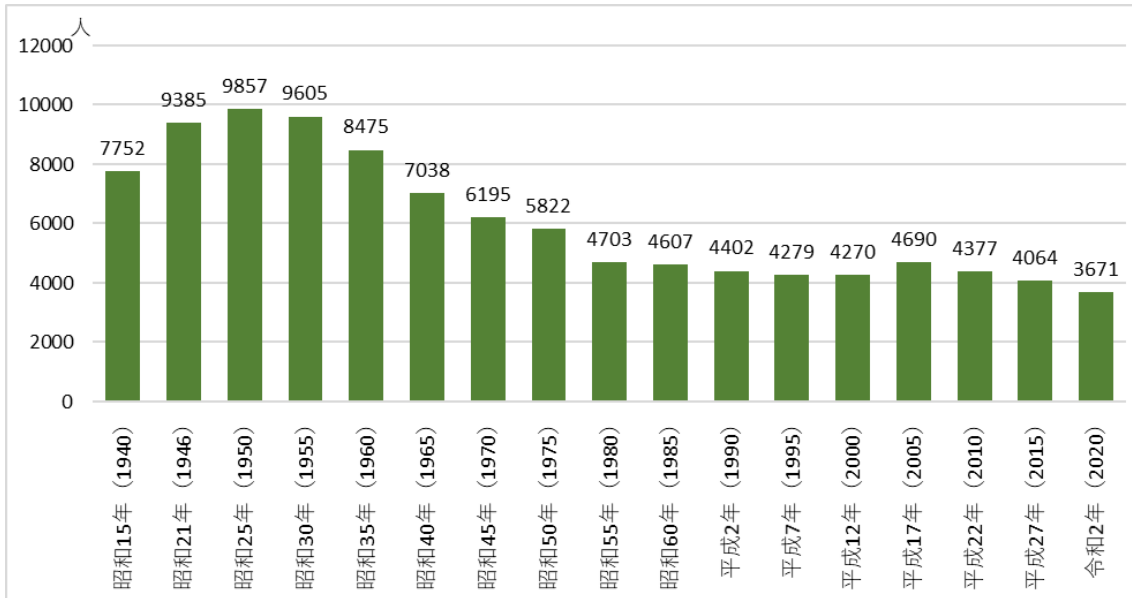
図 3 松野町の地勢

2.1.2. 人口

(1) 人口の推移

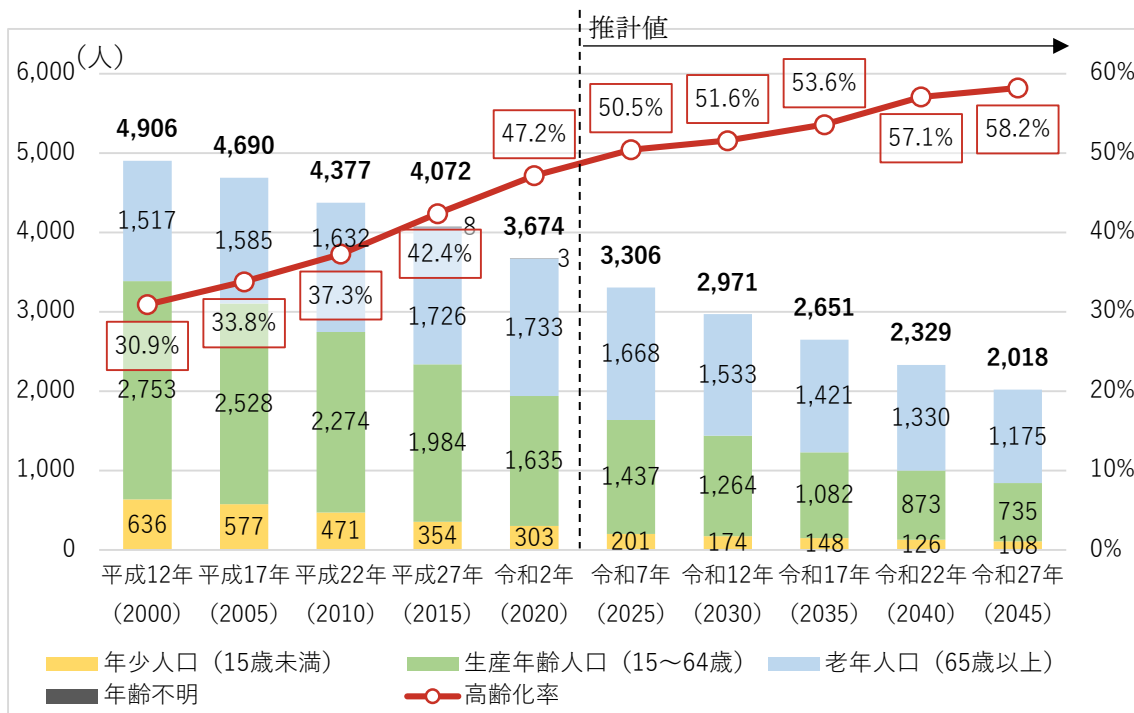
人口は、昭和 25 (1950) 年の約 1 万人をピークに、令和 2 (2020) 年は約 4 千人まで減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、令和 27 (2045) 年には人口が約 2 千人、高齢化率も約 60%になると予測されています。



出典：「国勢調査結果」(総務省統計局)

図 4 人口の推移



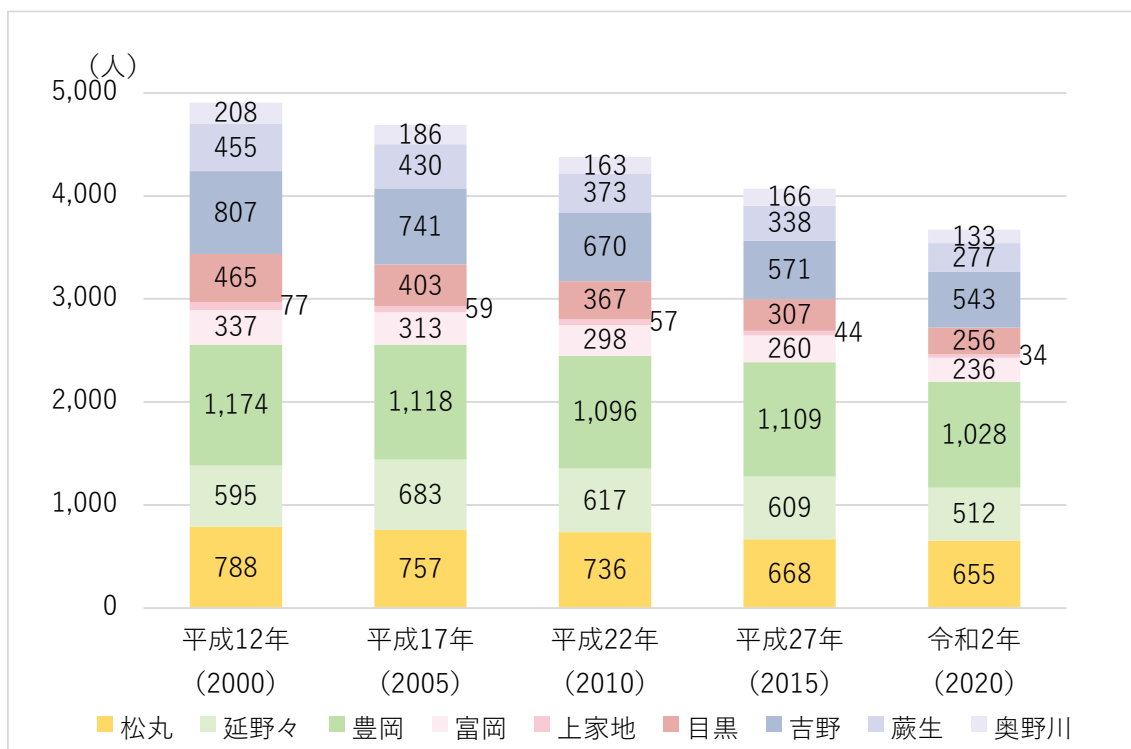
出典：[2000年～2020年]「国勢調査結果」(総務省統計局)
[2025年～2045年]「日本の将来推計人口(平成29年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

図 5 人口推計・高齢化率の推移

(2) 地区別の人口の推移

地区別の人口は、令和2（2020）年では、豊岡地区が1,028人と最も多く、次いで、松丸地区が655人でした。

平成12（2000）年から令和2（2020）年までの人口の減少率は、上家地が77人から34人と約56%と最も多く、次いで目黒が465人から256人と約45%でした。



出典：「国勢調査結果」（総務省統計局）

図 6 地区別人口の推移

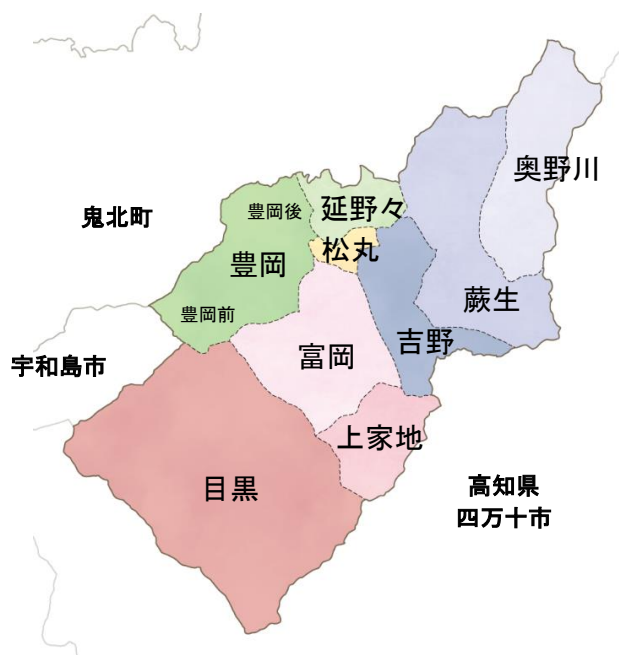
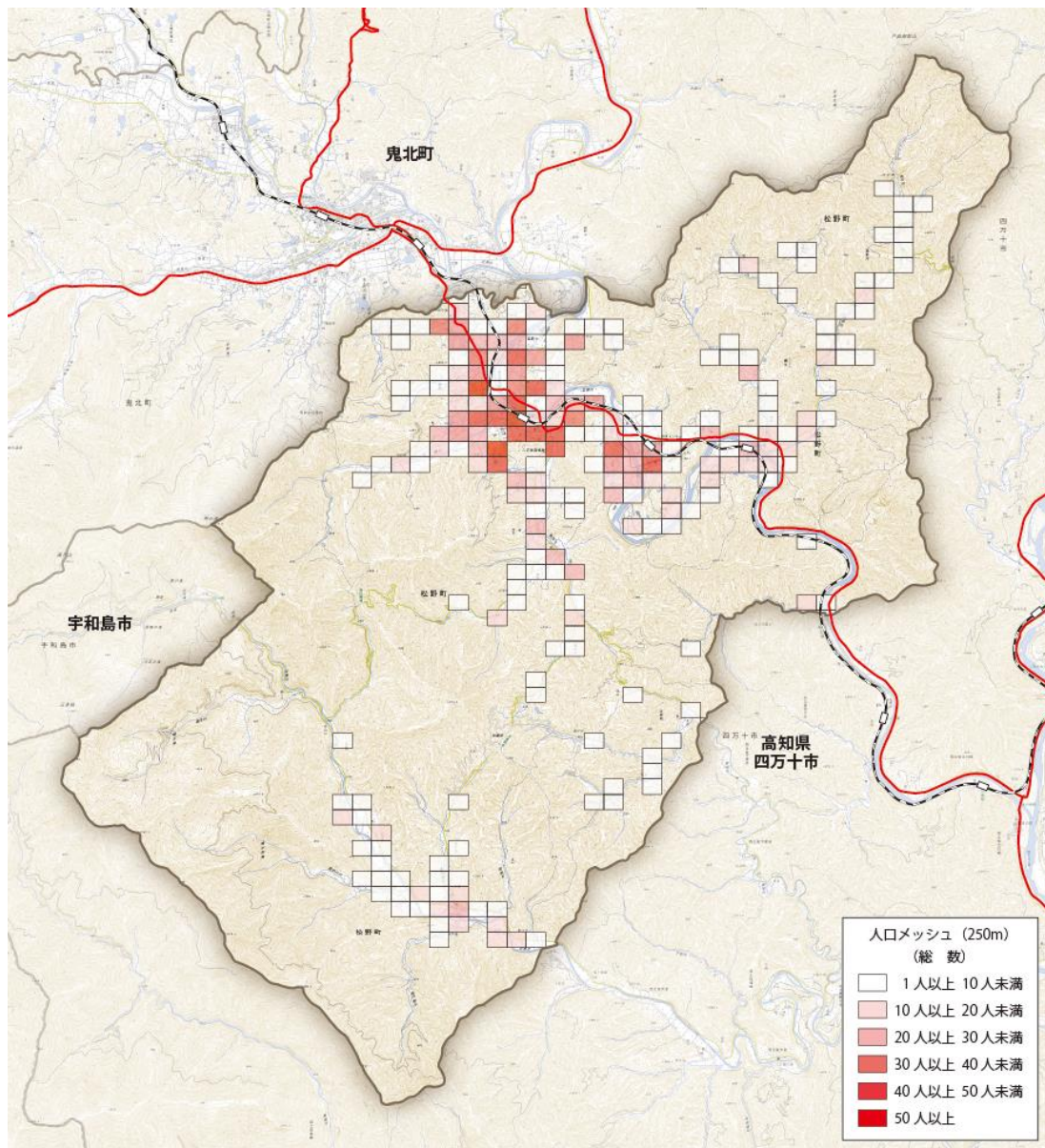


図 7 地区別図

(3) 人口の分布

人口は、松丸地区を中心に集積しています。また、町の北部は広見川沿いに人口が分布しており、南部は目黒川沿いに人口が分布しています。

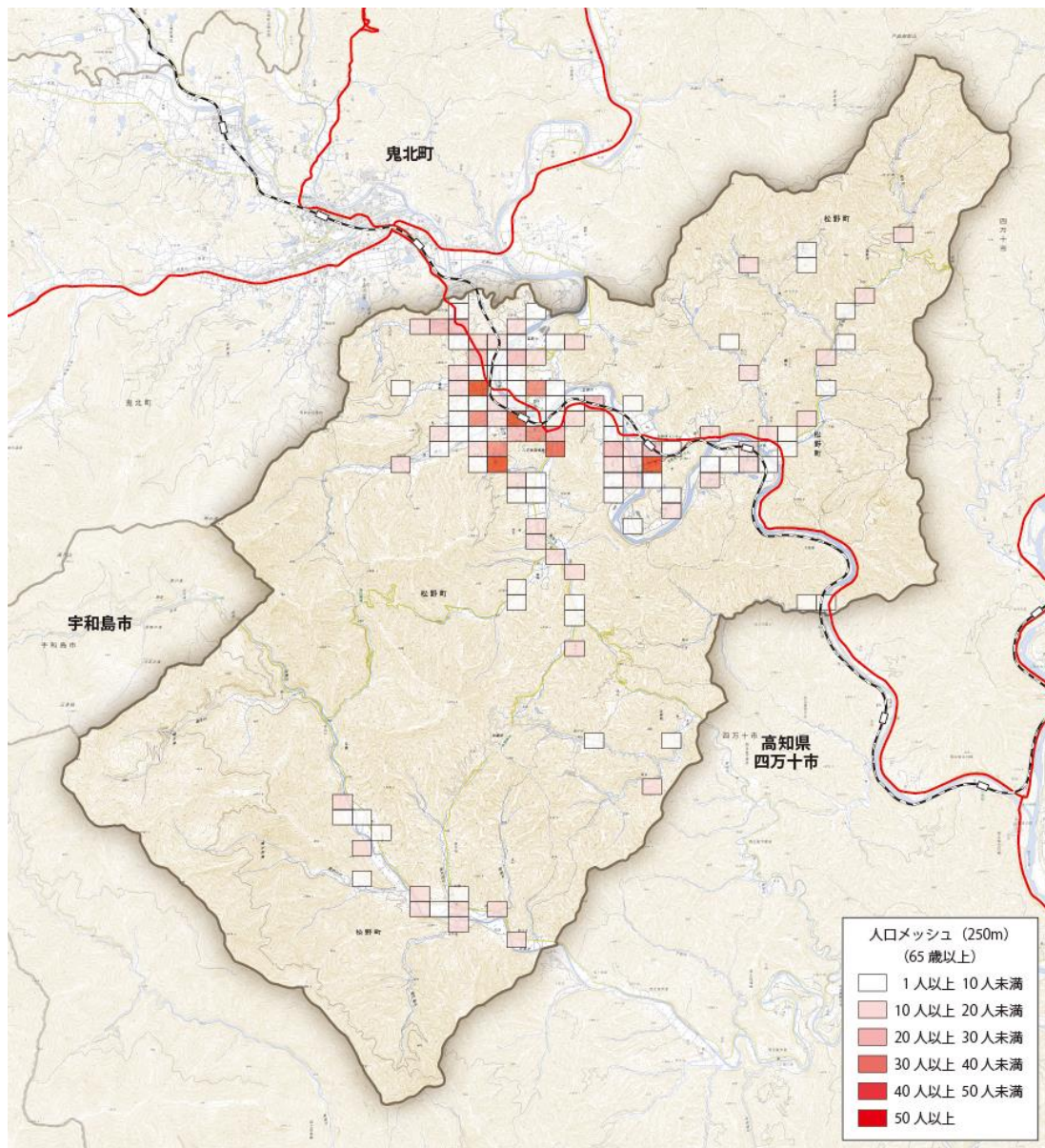


出典：「令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計」（総務省統計局）

図 8 人口の分布

(4) 高齢者分布

高齢者は、人口の集中している地域に集積しており、高齢者が50人以上いるエリアが駅周辺に点在しています。



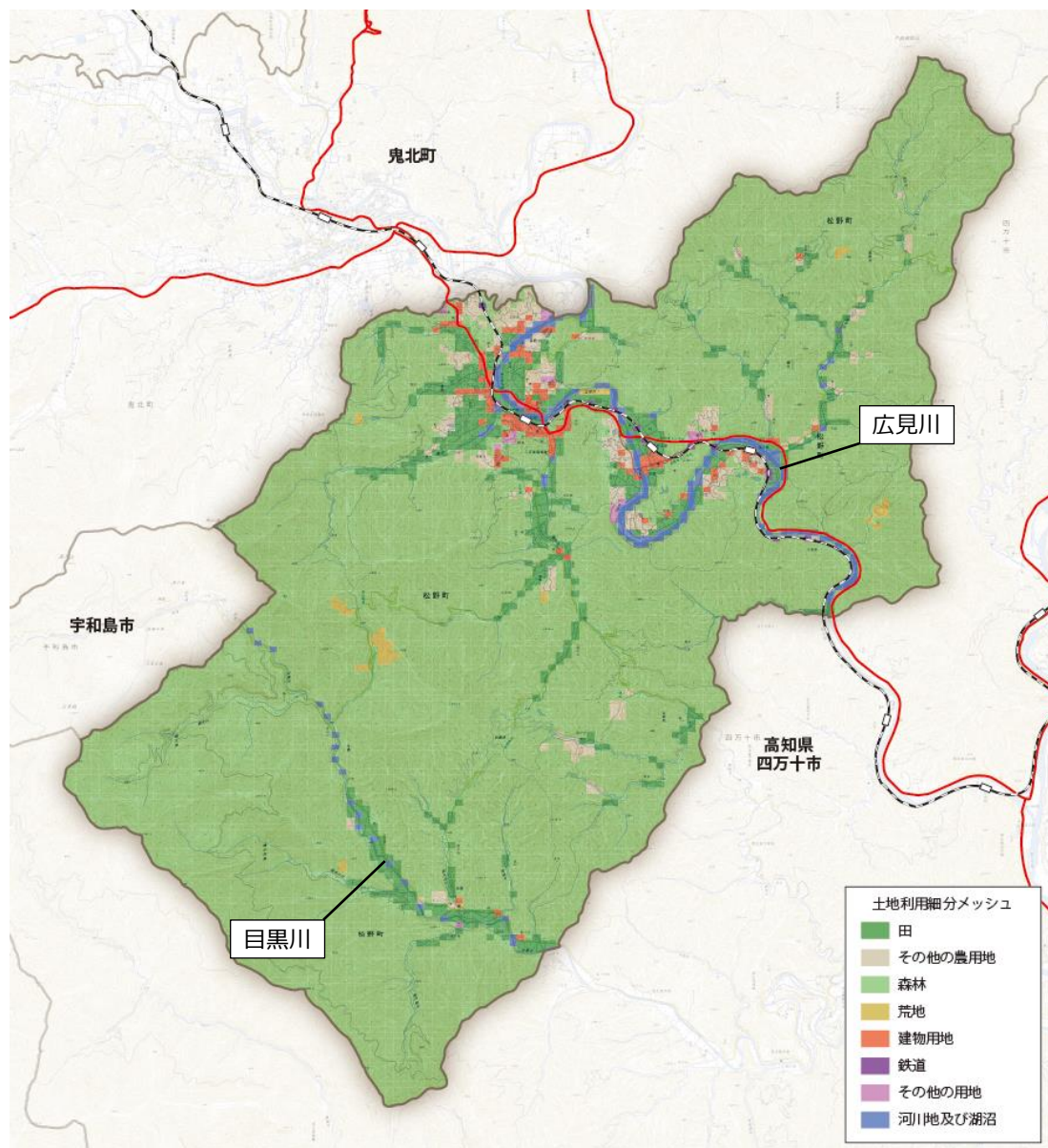
出典：「令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計」（総務省統計局）

図 9 高齢者の分布

2.1.3. 土地利用

土地利用の割合は、森林が最も多く全体の 84%を占めています。建物用地は、人口の集中している地域に多く見られます。

また、広見川や目黒川沿いに田が多くみられ、その周辺にその他の農用地が点在しています。



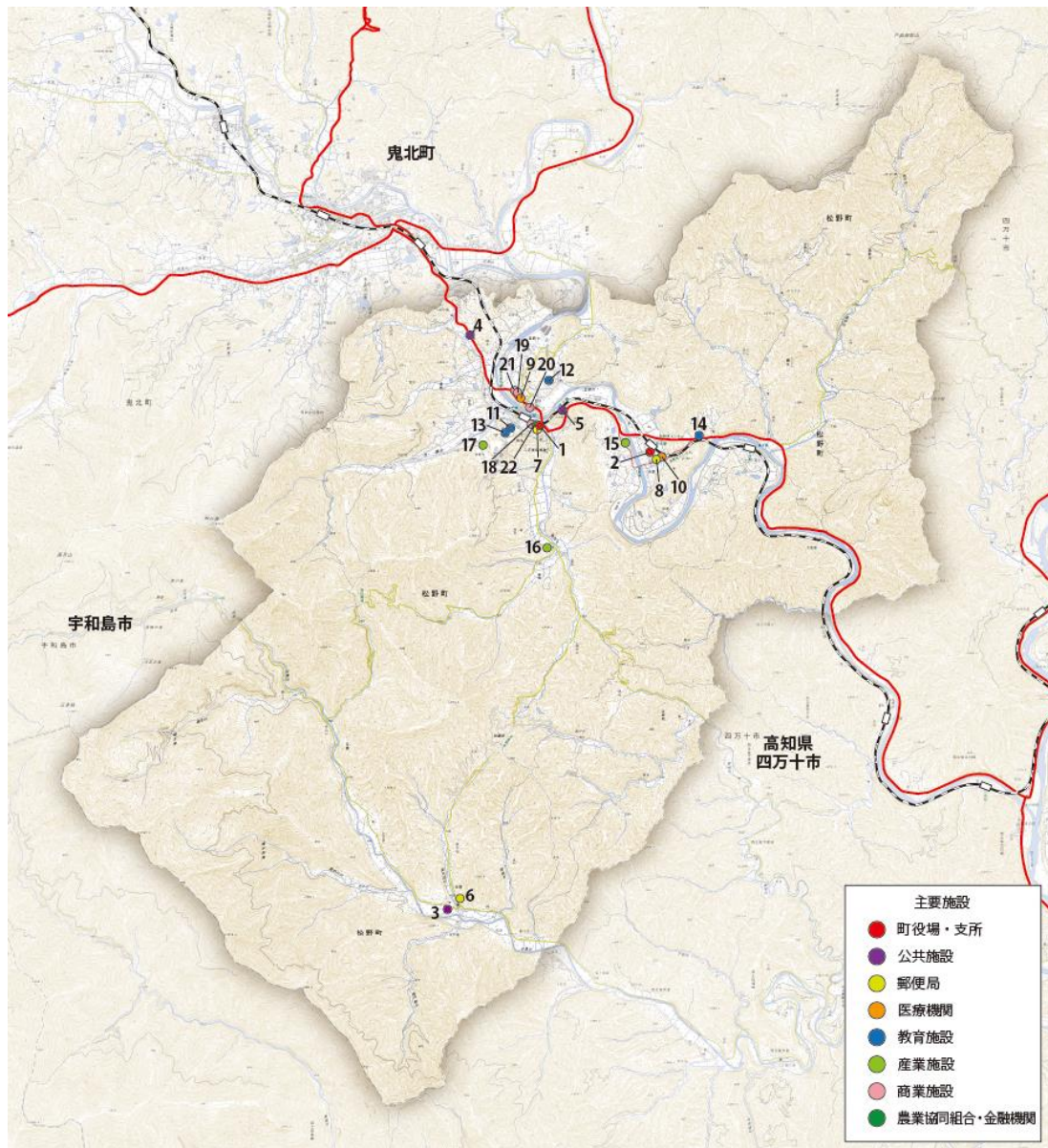
出典：「国土数値情報（土地利用細分メッシュ令和3年度データ）」（国土交通省）

図 10 土地利用の状況

2.1.4. 主な施設の分布

町内の主要施設は、鉄道駅周辺や南部の集落に立地しており、松丸駅周辺に最も多く見られます。

また、医療機関は松丸駅及び吉野生駅の各駅周辺に見られ、商業施設や金融機関は松丸駅の周辺に見られます。



出典：松野町ホームページ等

図 11 主要施設分布

表 1 主要施設一覧

分類	No	施設名
町役場・支所	1	松野町役場
	2	吉野生支所
公共施設	3	目黒基幹集落センター
	4	松野町隣保館
	5	森の国ふれあいセンター
郵便局	6	目黒郵便局
	7	松野郵便局
	8	吉野郵便局

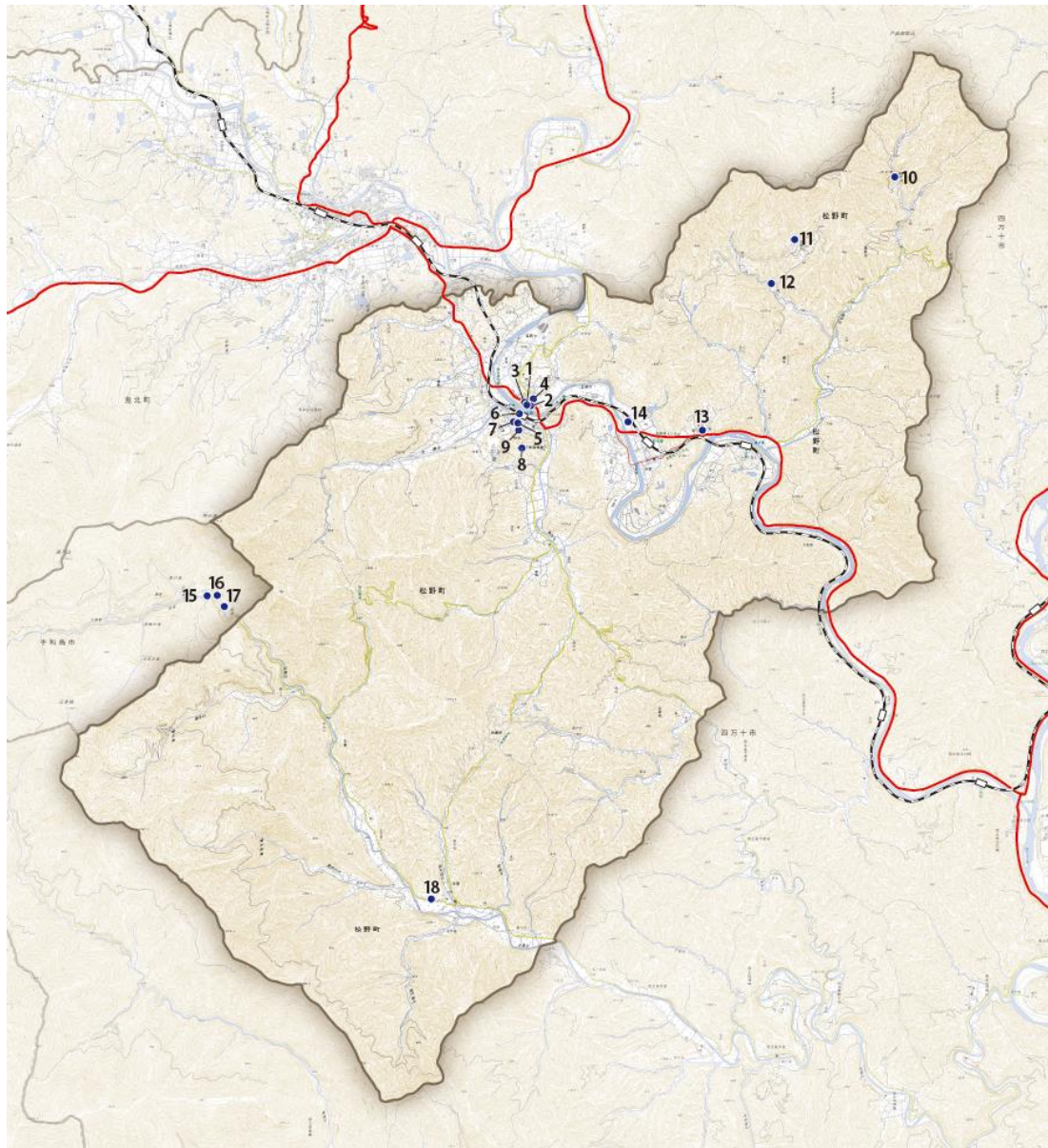
分類	No	施設名
医療機関	9	松野町中央診療所
	10	吉野出張診療所
教育施設	11	虹の森まつの保育園
	12	松野中学校
	13	松野西小学校
	14	松野東小学校
産業施設	15	農林公社
	16	森の息吹
	17	森の国まきステーション

分類	No	施設名
商業施設	18	A コープ 松野店
	19	ホームストック松野店
	20	道の駅 虹の森公園まつの
	21	ファミリーマート 松野虹の森店
農業協同組合・金融機関	22	JA えひめ南 松野支所

2.1.5. 観光状況

(1) 観光施設の分布状況

観光資源は、主に松丸地区に集積しています。



出典：松野町ホームページ等

図 12 主な観光資源

表 2 主な観光施設一覧

No	施設名
1	道の駅 虹の森公園まつの
2	おさかな館
3	森の国ガラス工房
4	森の国ファーム
5	芝不器男記念館
6	森の国ぽっぽ温泉

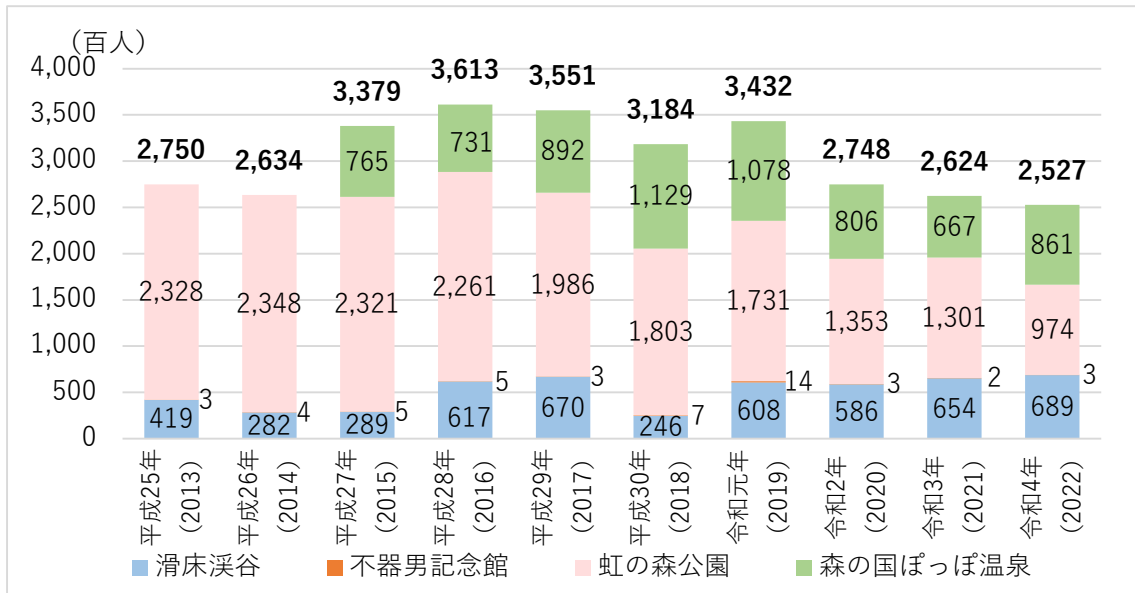
No	施設名
7	旧松丸街道 ～うまや路～
8	河後森城跡
9	東光山永昌寺
10	天ヶ滝公園
11	奥内の棚田及び農山村景観
12	薬師堂の逆杖の公孫樹

No	施設名
13	伊井公園
14	蔵王神社の一位榎
15	滑床溪谷
16	水際のロッジ
17	森の国ホテル
18	目黒ふるさと館

(2) 観光客数の推移

観光客は、毎年道の駅 虹の森公園まつのに最も多く訪れています。

また、合計人数を見ると、年々減少傾向にあり、平成 28 (2016) 年には約 36 万人でしたが、令和 3 (2021) 年には約 26 万人となっています。



※森の国ぼっぼ温泉は H25～H26 データなし

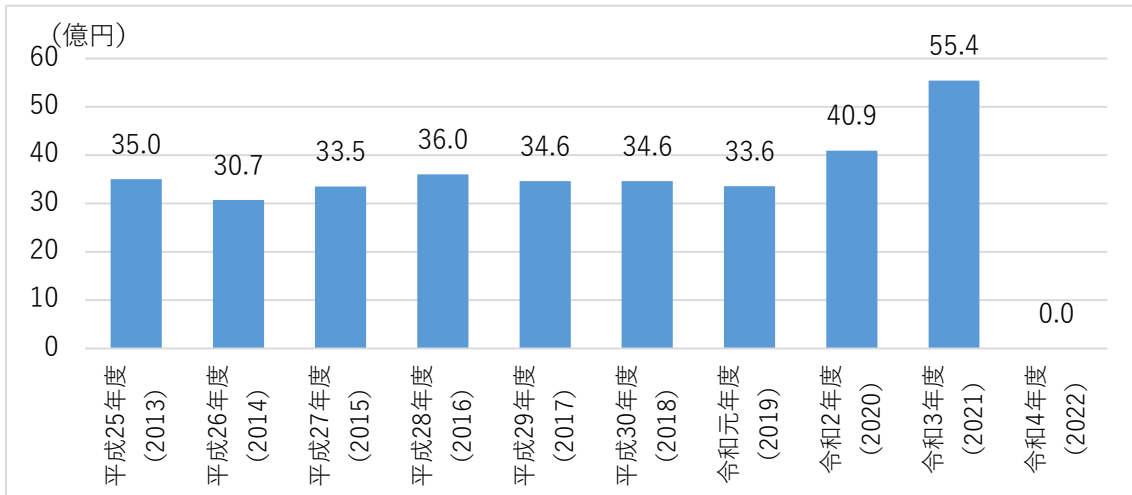
出典：「観光客数とその消費額」(愛媛県)

図 13 主要観光施設利用者数

2.1.6. 財政状況

(1) 歳入の状況

町の歳入は、平成 29 (2017) 年度～令和元 (2019) 年度まで約 34～35 億円でしたが、令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止・支援のための交付金等による増額で約 41 億円、令和 3 (2021) 年度は新庁舎建設事業等による増額で約 55 億円となりました。

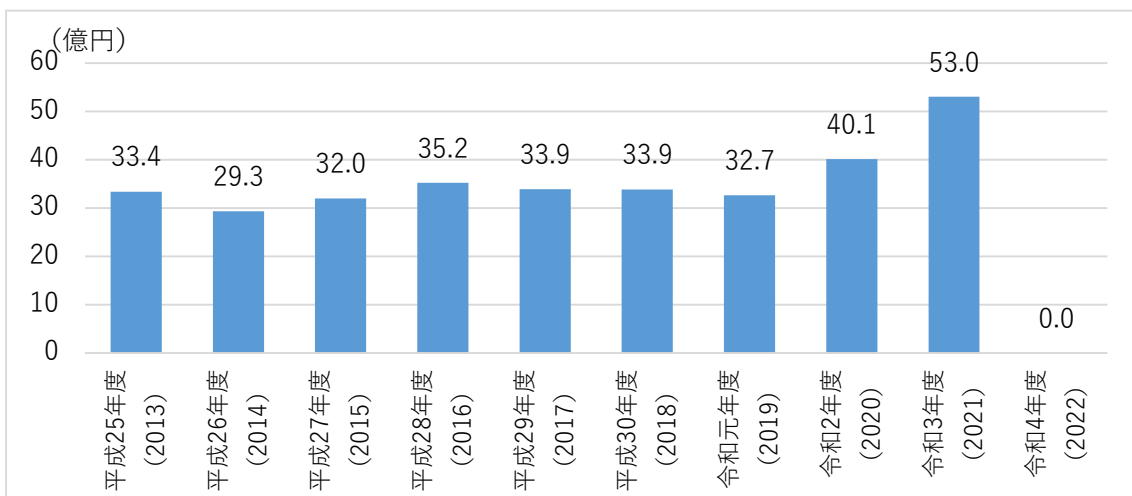


出典：総務省決算カード

図 14 歳入の推移

(2) 歳出の状況

町の歳出は、平成 29 (2017) 年度～令和元 (2019) 年度まで約 33～34 億円でしたが、歳入と同様に、令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルス感染症に対する補助費等による増額で約 40 億円、令和 3 (2021) 年度は新庁舎建設事業の投資的経費等による増額で約 53 億円となりました。



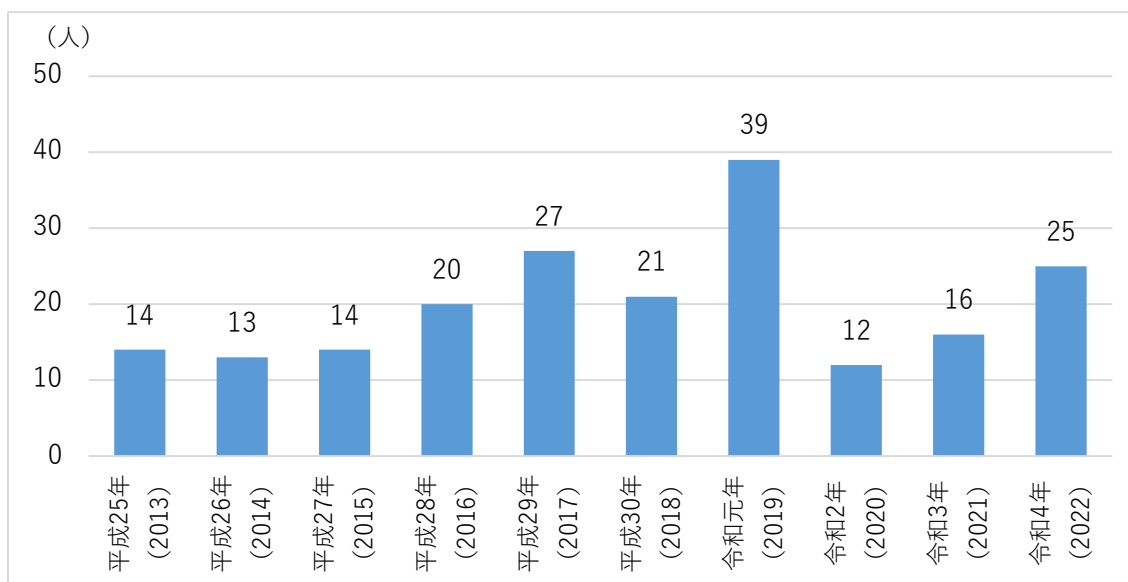
出典：総務省決算カード

図 15 歳出の推移

2.1.7. その他

(1) 運転免許証の返納者

松野町の運転免許証の自主返納者数は、年別に増減がありますが、毎年10人以上の方が免許返納されており、過去10年の平均は約20人です。最も返納者数が多いのは2019年の39人です。



出典：宇和島警察署

図 16 松野町運転免許証返納者数推移

2.2. 上位関連計画

本計画の上位・関連計画として、「第5次松野町総合計画」や、「第2次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、愛媛県が策定した「愛媛県地域公共交通網形成計画」が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性と、公共交通の位置づけを以下に示します。

2.2.1. 第5次松野町総合計画

まちづくりの方向性
<p>【将来像】</p> <ul style="list-style-type: none">・誇りと愛着の持てる「森の国」協働のまちづくり ～みんなでつくろう明るい未来～ <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 1 【環境・防災】 緑豊かで快適なまちづくり・ 2 【保健・医療・福祉】 いのち育む健やかなふるさとづくり・ 3 【産業・交流】 稼ぐ基盤を創りだす産業おこし・ 4 【教育・文化】 学び合い未来へ紡ぐ人づくり・ 5 【自治・行政】 笑顔で支え合い活躍できる舞台づくり・ 6 【定住促進】 とともに暮らす森の国づくり
公共交通の位置づけ
<p>【目指す姿】</p> <ul style="list-style-type: none">・ コミュニティバスやJR、民間バスなど住民生活に直結する公共交通機関の維持確保のため利用促進に努めるほか、持続可能な公共交通の在り方を検討します。 <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 四国循環線の一部であるJR予土線の存続に当たっては、県・沿線市町と連携を図りながら活動を推進するとともに、地域住民と協力し利用促進に取り組みます。・ 鉄道車両が清流四万十川沿いを運行するロケーションを活かしたイベントやキャンペーンを実施して観光客の増加を図りながら、公共交通の利用へ繋がめます。・ オンデマンド交通の導入などコミュニティバスの効率的な運行方法への見直しによる持続可能な地域公共交通体制を検討します。・ 高齢者や障がい者が利用しやすいように、コミュニティバスのバリアフリー化に努めます。 <p>【留意するSDGsのゴールと考え方】</p> <ul style="list-style-type: none">・ ゴール：「11. 住み続けられるまちづくりを」・ ターゲット / 考え方<ul style="list-style-type: none">・ 脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供します。

2.2.2. 第2次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略

まちづくりの方向性

【基本目標1】生活環境を向上し、転入者の増加と転出者の抑制を図る

- ①豊かな自然に恵まれた生活環境を守るとともに、生活利便性の向上を図る。
- ②転入者の増加を促す土地や建物を確保し、受け入れ環境の向上を図る。

【基本目標2】子育て・教育環境を強化し、子育て世代の増加を図る

- ①子育て支援の充実により、子どもを産みやすく、育てやすい環境づくりを推進する。
- ②県内でも学力の高い子どもを育てる教育環境のPRと、子どもの学習環境の更なる向上を図る。

【基本目標3】本町のブランド化を推進し、関係人口と交流人口を拡大する

- ①本町が持つ人的ネットワークの拡充を進め、連携・協力して本町の知名度向上を図る。
- ②宿泊拠点の拡充を図り、通過型観光地から滞在型観光地への転換を目指した取組を推進する。
- ③交流拠点の整備・充実を進めるとともに、他地域の団体等との連携強化や情報発信機能を強化する。

【基本目標4】産業を活性化し、就業人口の増加を図る

- ①農業用地の流動化を促進し、新規就農者の増加を図る。
- ②本町の地場産品の生産と流通対策を強化し、高付加価値農業の推進を図る。
- ③起業家への支援を強化し、本町ならではの事業起こしを促進・支援する。

2.2.3. 愛媛県地域公共交通網形成計画

基本方針

基本方針1 東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ 広域交通軸の形成

愛媛県の経済・行政・高等教育機関・交通拠点が集積する中予地域（松山市）と東予地域、南予地域との間の地域間移動のニーズに対応できる強靱な交通軸を形成し、東予地域、中予地域、南予地域の各地域間及び県外への円滑な広域移動を実現する。

基本方針2 生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成

住民の生活圏域内にある拠点都市や行政機関が位置する庁舎等へ円滑にアクセス出来る地域内交通網を形成し、各地域内での円滑な移動を実現する。

基本方針3 居住地区でのきめ細かな移動を実現させる 支線（フィーダー路線）との乗り継ぎ拠点の形成

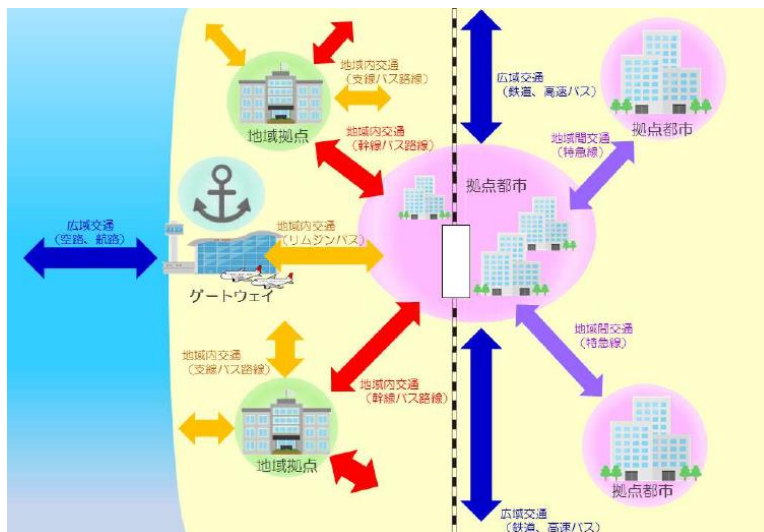
各地域内において、幹線から支線へ、支線から支線へ乗り継ぐことができる環境を整備し、誰もが自分自身で、居住地区の病院、商業・レクリエーション施設等に移動できる交通網の乗り継ぎ拠点を形成する。

東予地域、中予地域、南予地域の各地域を結び、
愛媛県の生活、経済、地域交流の基盤となる
公共交通ネットワークを構築

計画目標

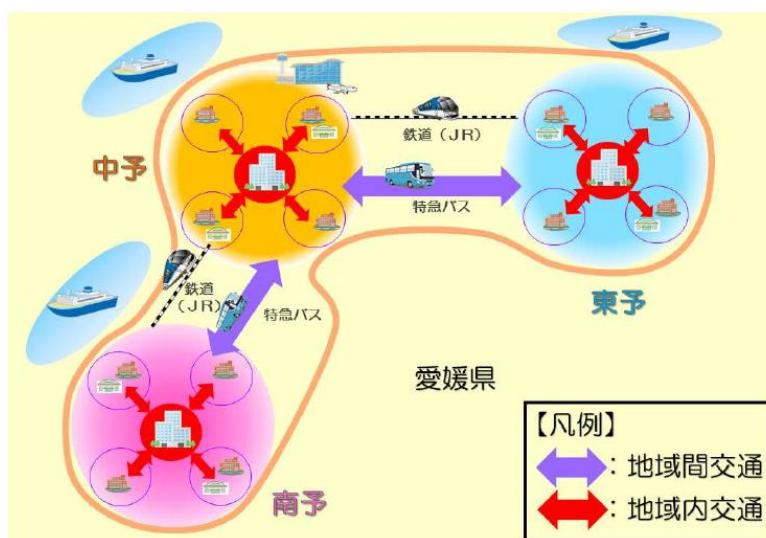
【計画目標 1】

- ・まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築



【計画目標 2】

- ・広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築



【計画目標 3】

- ・国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

【計画目標 4】

- ・持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

【計画目標 5】

- ・新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

3. 松野町の公共交通の現状

3.1. 現状の交通体系

松野町の公共交通は、主に鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーで構成されています。また、松野町立松野中学校の生徒専用のスクールバスも運行されています。

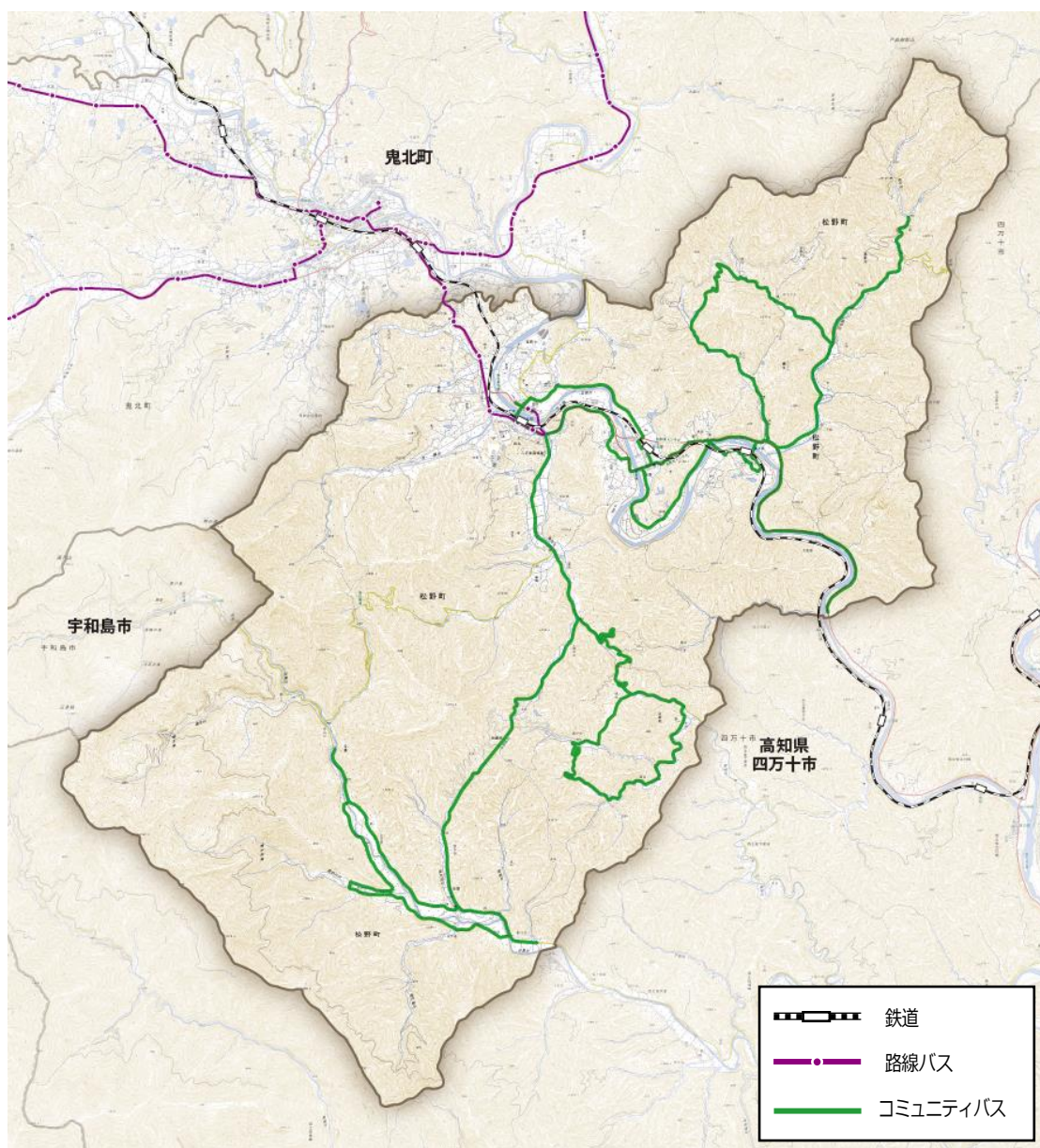


図 17 公共交通体系

3.2. 鉄道

3.2.1. 運行ルート

JR 四国の予土線が、広見川沿いを運行しています。

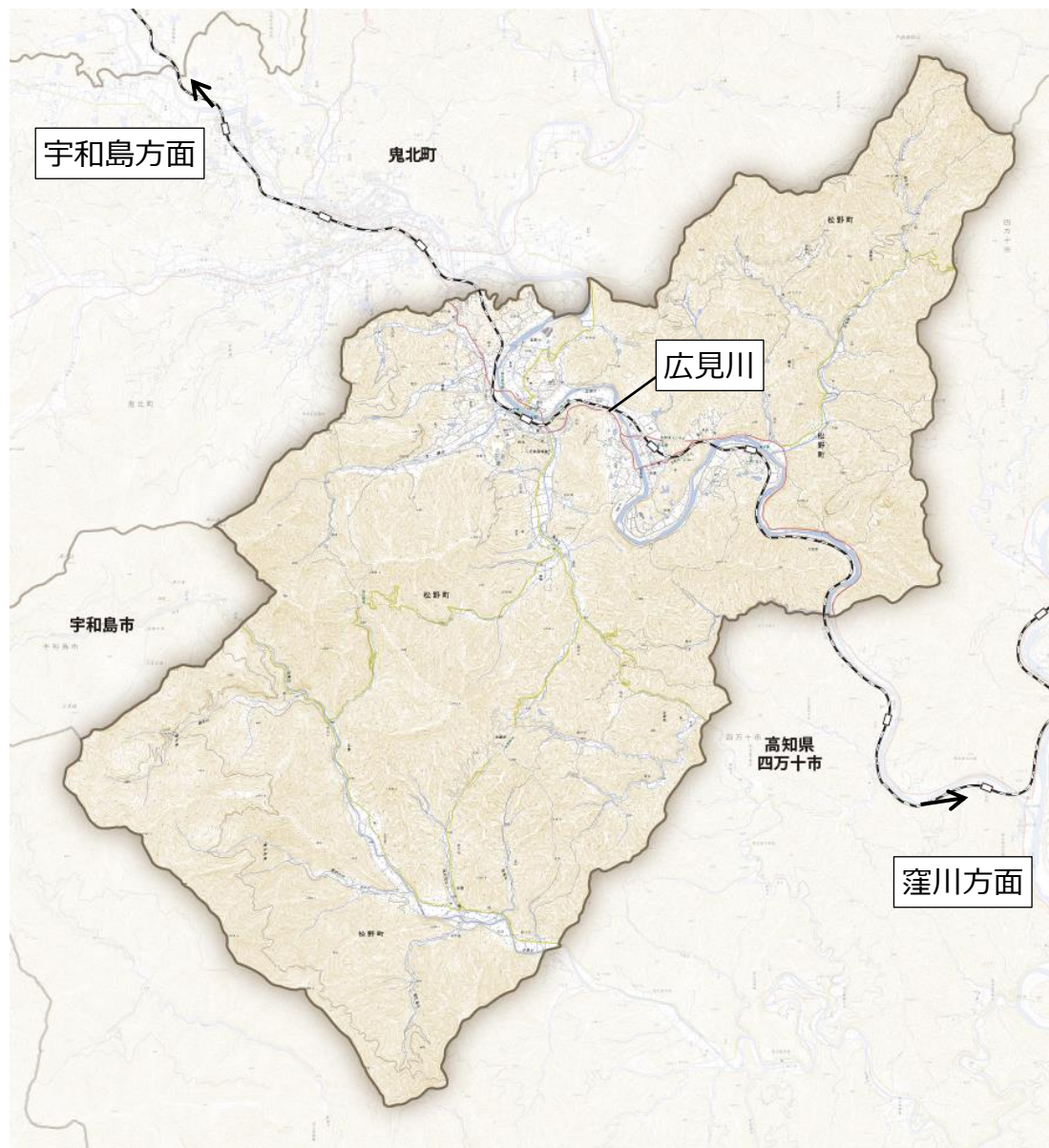


図 18 鉄道網

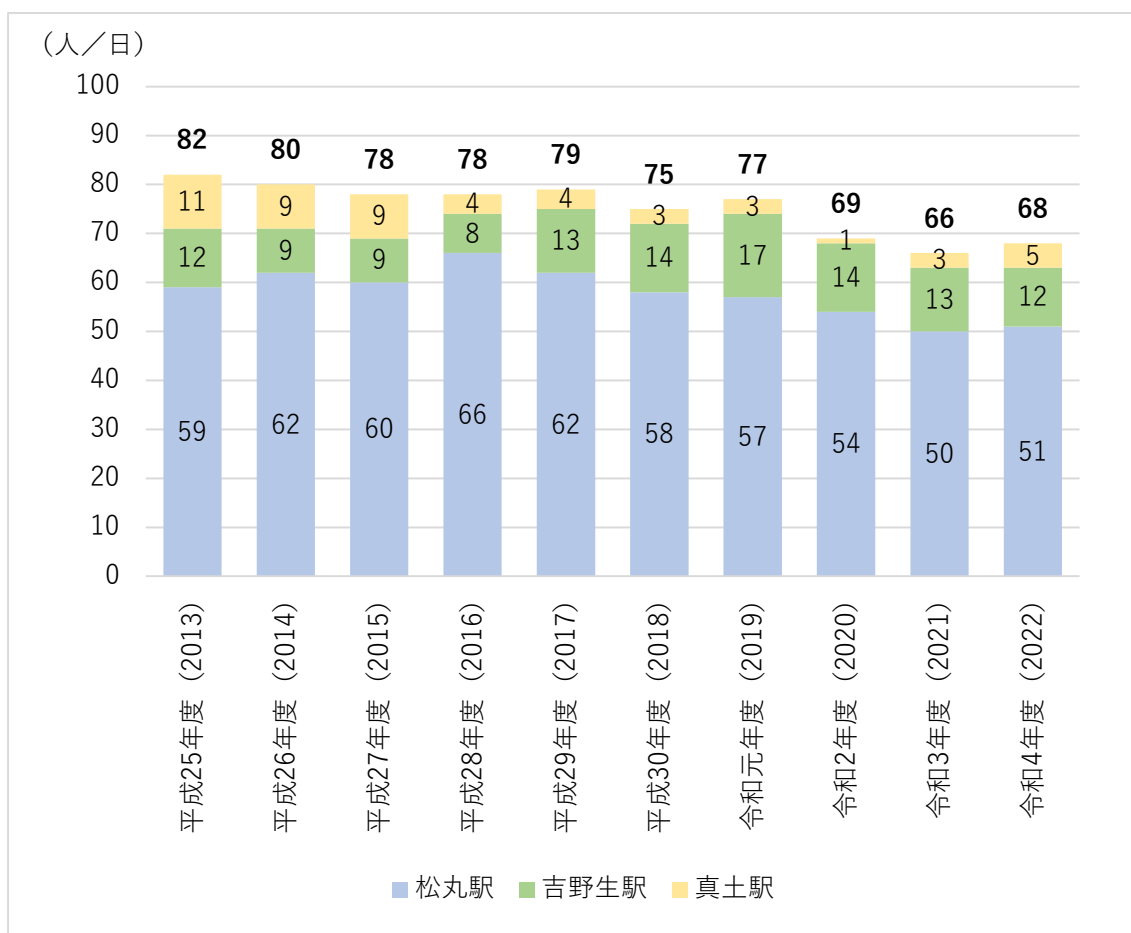
3.2.2. 運行状況・ダイヤ

鉄道は、窪川方面行きと宇和島方面行きがそれぞれ1日8便運行しています。

3.2.3. 鉄道の利用者数

松野町の3駅（松丸駅、吉野生駅、真土駅）の1日の平均利用者数の合計は、減少傾向にあります。

駅別で見ると、松丸駅での利用者が最も多く、約70%以上を占めています。



出典：四国旅客鉄道株式会社

図 19 鉄道駅別利用者数（日平均）

3.3. 路線バス

3.3.1. 運行ルート

路線バスは、宇和島自動車が、宇和島市内と道の駅 虹の森公園まつのを往復するルート（鬼北線）を運行しています。

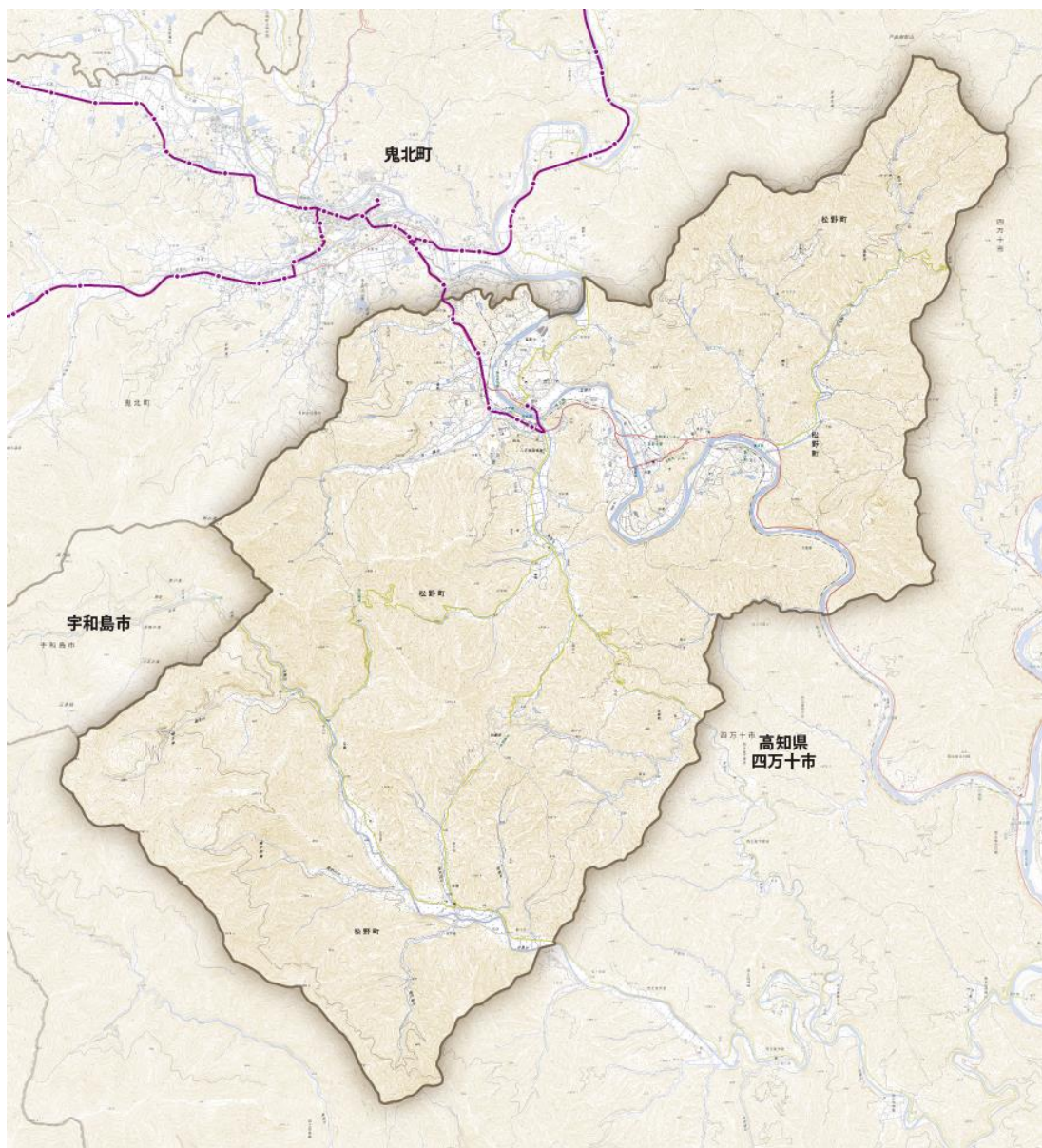


図 20 路線バス網

3.3.2. 運行状況・ダイヤ

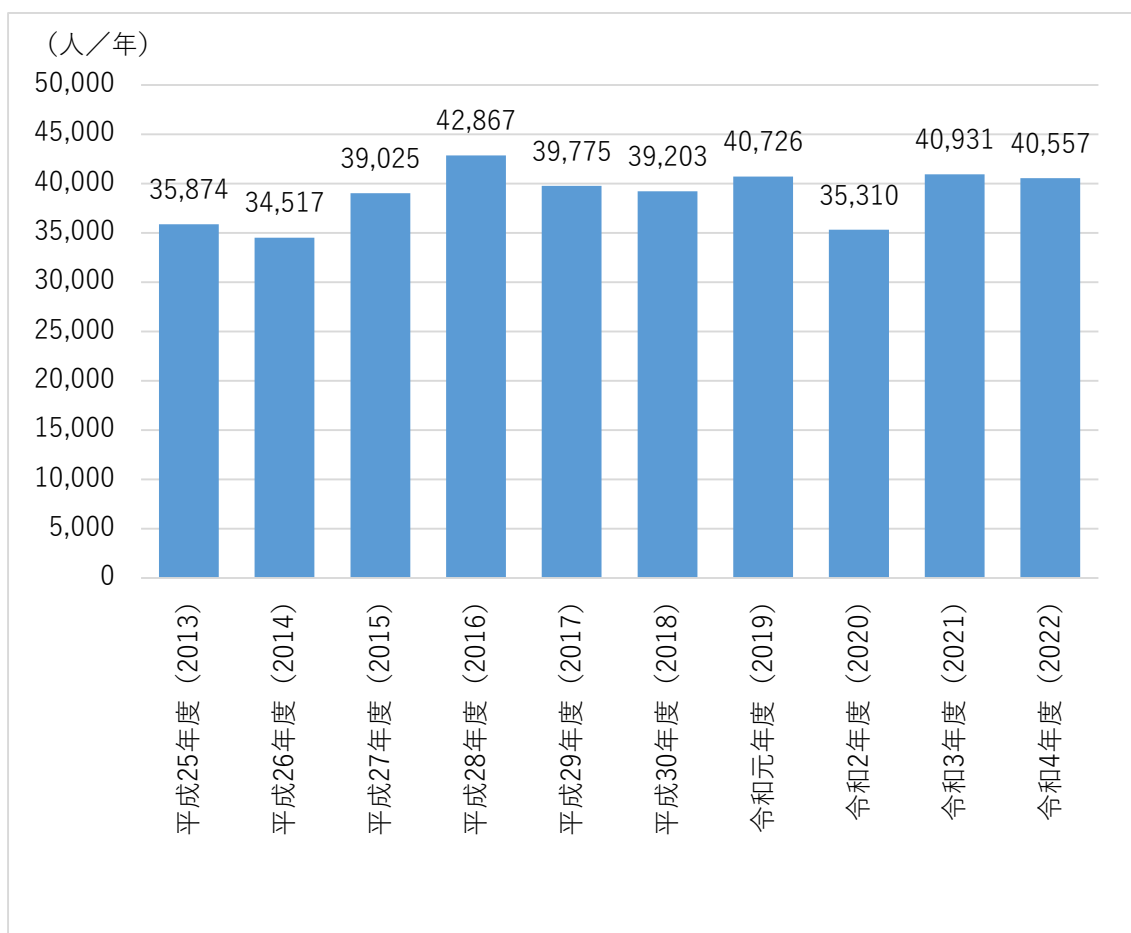
鬼北線は、宇和島から虹の森公園方面に 1 日 9 便、虹の森公園から宇和島方面に 1 日 8 便運航しています。

なお、学校の休みの時は 1 便運休、日祝日は 2 便運休しています。

3.3.3. 路線バスの利用者数

鬼北線（宇和島～虹の森公園前線）の利用者数は、毎年 3 万人以上の利用者で、令和 4（2022）年度は約 4 万人でした。

令和 2（2020）年度に路線の再編がなされ 35,310 人と令和元（2019）年度に比べ約 5,400 人減少しましたが、令和 3（2021）年度には 40,931 人へと増加しています。



出典：宇和島自動車株式会社

図 21 路線バス利用者数（年間）

3.3.4. 路線バスの収益状況

経常収益は毎年度約 1,000 万円程度ですが、経常費用は増加傾向にあり、令和 4（2022）年度は約 4,400 万円でした。

令和 4（2022）年度の欠損金の約 3,400 万円のうち、松野町分の補助金は、約 160 万円と、欠損の約 8%となっています。

表 3 路線バスの収益状況

（単位：円）

年度	経常収益	経常費用	欠損金	松野町分の補助金
平成 25 年度(2013)	10,431,745	27,601,812	17,170,067	1,412,441
平成 26 年度(2014)	10,125,348	29,452,253	19,326,905	1,589,704
平成 27 年度(2015)	10,390,440	30,224,327	19,833,887	1,631,419
平成 28 年度(2016)	11,047,633	30,481,135	19,433,502	1,575,796
平成 29 年度(2017)	10,343,152	31,251,900	20,908,748	1,735,806
平成 30 年度(2018)	10,157,529	32,661,992	22,504,463	1,893,797
令和元年度(2019)	10,718,473	32,799,534	22,081,061	1,838,484
令和 2 年度(2020)	9,740,714	33,337,110	23,596,396	1,634,367
令和 3 年度(2021)	10,582,585	43,091,956	32,509,371	1,472,897
令和 4 年度(2022)	10,142,405	44,141,851	33,999,446	1,587,157

出典：宇和島自動車株式会社

3.4. コミュニティバス

3.4.1. 運行ルート

コミュニティバスは、町の中心部から東南方向に各路線が放射状のルートで運行しています。

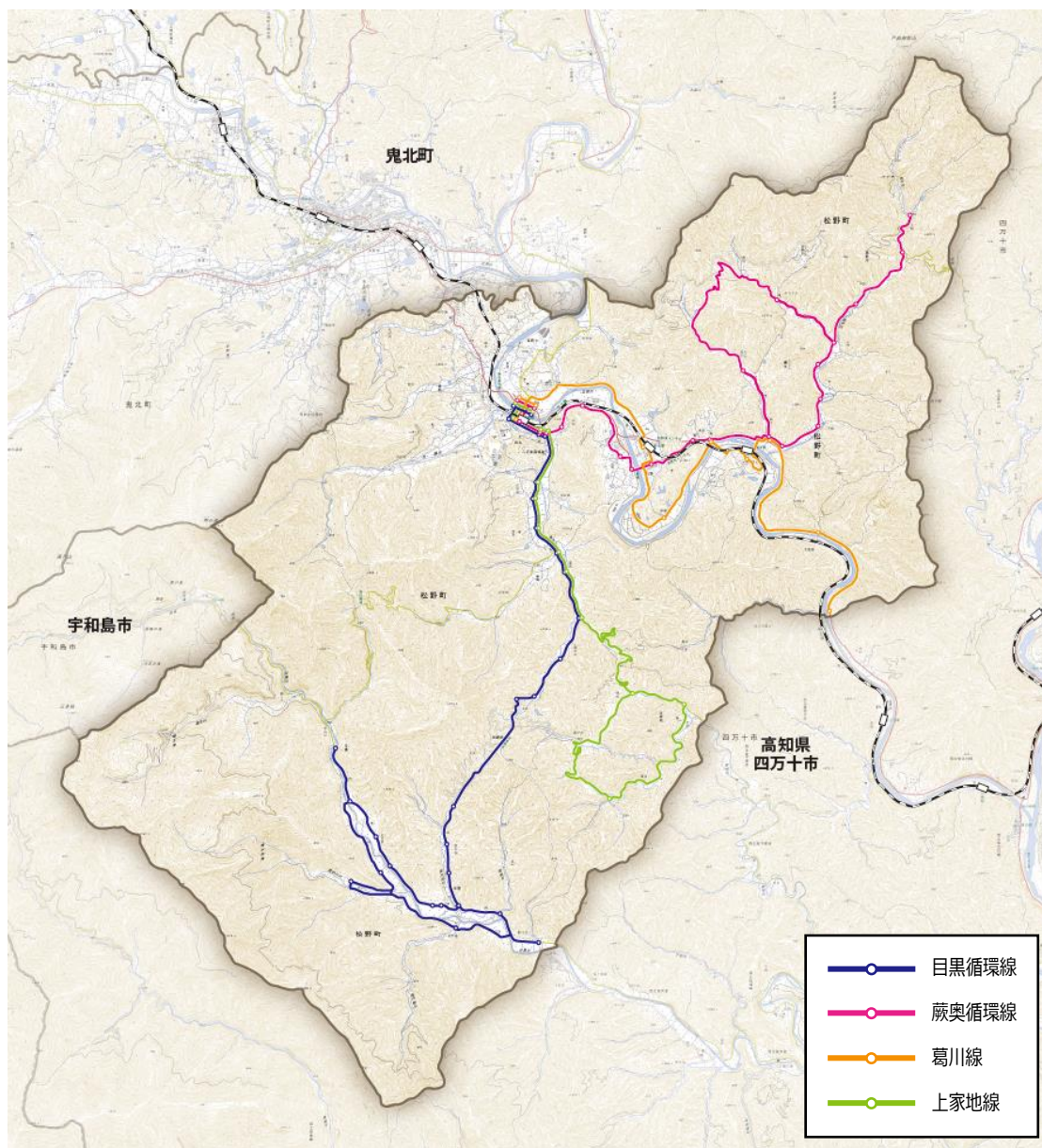


図 22 コミュニティバス網

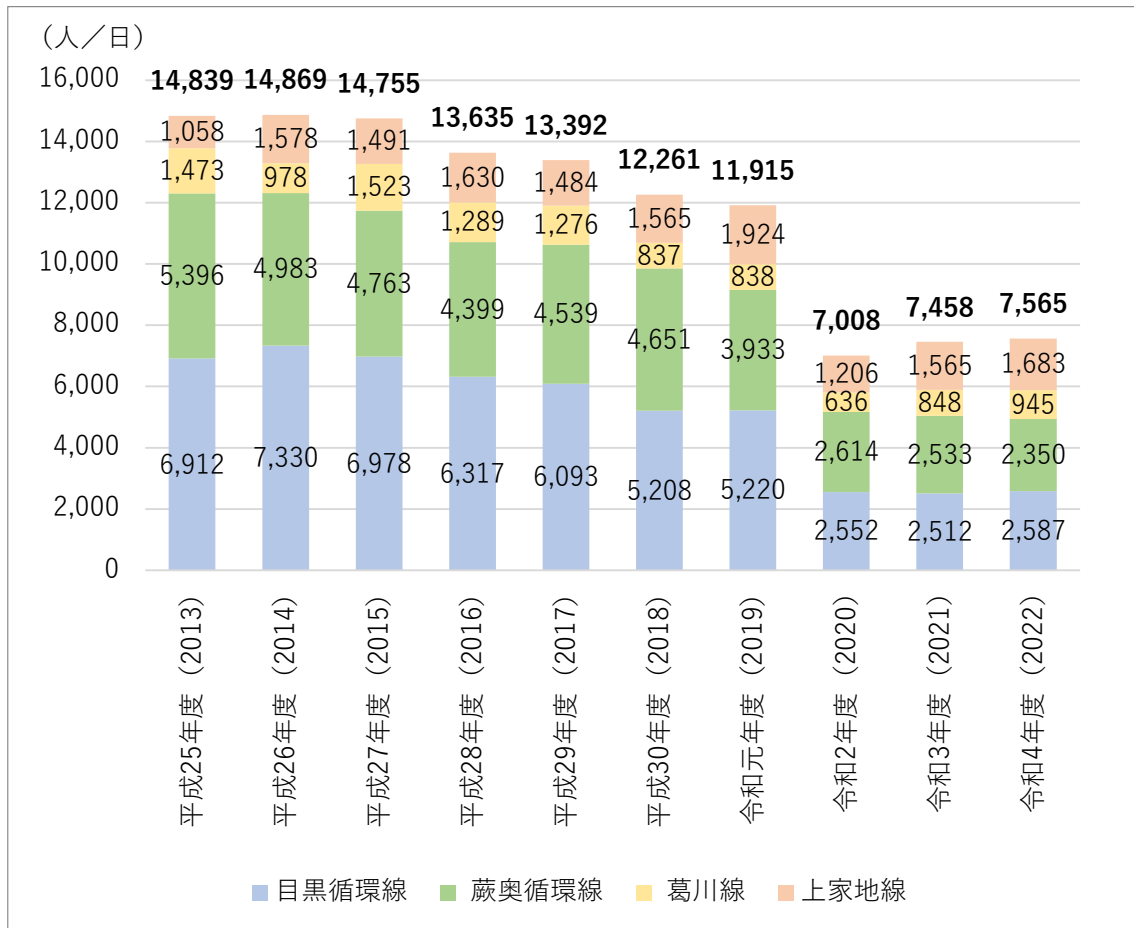
3.4.2. 運行状況・ダイヤ

コミュニティバスは、平成 16 年度の路線バスの廃止に伴い運行を開始し、松野町旅客運送業組合に委託して運行しています。運行路線は目黒循環線、蕨奥循環線、葛川線、上家地線の計 4 つがあります。

目黒循環線及び蕨奥循環線は 1 日 5 便、上家地線は 1 日 3 便、葛川線は 1 日 2 便運航しており、運賃は 1 回 100 円です。

3.4.3. コミュニティバスの利用者数

利用者数は減少傾向にあります。特に令和2（2020）年度からコロナ禍による激減し、令和元（2019）年度の合計11,915人が、令和2（2020）年度は合計7,008人と、約40%減少しています。



出典：松野町

図 23 コミュニティバス年間利用者数の推移

3.4.4. コミュニティバスの収支状況

収入については、運賃収入が利用者数の減少に伴い減少しており、過去 10 年で約半分になっています。県補助金は、毎年度約 300 万円です。

支出については、委託料が増加しており、全体としても増加傾向になっています。

過去 10 年間に渡って、支出が収入を上回っており、収支差の過去 10 年の平均は約 1,250 万円です。令和 4 (2022) 年度は約 1,300 万円上回っています。

なお、平成 30 (2018) 年度は、平成 30 年 7 月豪雨災害により車両交換等を行ったため委託料以外の支出が増加しています。

表 4 コミュニティバスの収支状況

(単位:円)

年度	収入			支出		
	運賃収入	県補助金	合計	委託料	委託料以外	合計
平成 25 年度(2013)	1,187,300	3,038,000	4,225,300	11,652,000	3,086,075	14,738,075
平成 26 年度(2014)	1,238,400	2,914,000	4,152,400	11,984,400	2,738,241	14,722,641
平成 27 年度(2015)	1,256,100	2,842,000	4,098,100	12,372,000	6,364,532	18,736,532
平成 28 年度(2016)	1,128,600	2,865,000	3,993,600	12,324,000	2,454,154	14,778,154
平成 29 年度(2017)	1,109,400	2,837,000	3,946,400	12,324,000	2,783,669	15,107,669
平成 30 年度(2018)※	886,600	2,943,000	3,829,600	12,312,000	9,748,539	22,060,539
令和元年度(2019)	919,700	2,812,000	3,731,700	12,709,211	2,765,627	15,474,838
令和 2 年度(2020)	495,100	3,008,000	3,503,100	12,972,000	2,645,116	15,617,116
令和 3 年度(2021)	521,100	2,994,000	3,515,100	12,972,000	3,117,072	16,089,072
令和 4 年度(2022)	561,212	3,045,000	3,606,212	12,972,000	3,787,114	16,759,114

※災害分含む

出典：松野町

4. 住民ニーズの把握

4.1. アンケート調査の目的

松野町地域公共交通計画の策定にあたり、松野町の公共交通の現状、課題、ニーズ等を把握するために実施しました。

4.2. アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を以下に示します。

表 5 アンケート調査の概要

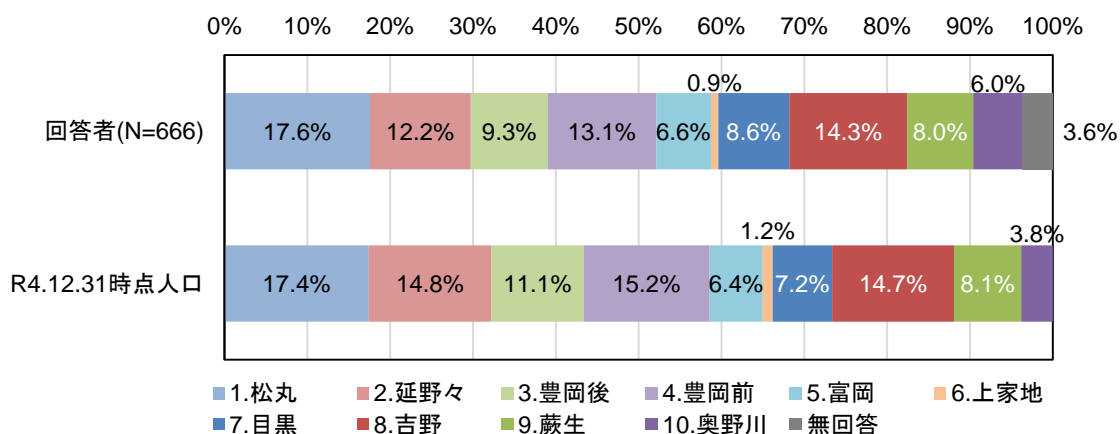
項目	内容等
調査期間	令和 4(2022)年 10～11 月
調査対象者	松野町民
調査方法	調査票の郵送配布、郵送回収
配布数	1,000 世帯
回収数	396 世帯(回収率:39.6%)
サンプル数	666 名(1 世帯あたり最大 4 名まで回答)
アンケート項目	<ul style="list-style-type: none">・属性(住所、性別、年代、職業、運転免許の有無、車の有無等)・普段の生活での外出について・松野町コミュニティバス(森の国バス)について・今後の公共交通について

4.3. アンケート結果の概要

4.3.1. 住所について

質問① お住まいの部落名について、お答えください。

居住地区別の回答率を、人口割合（R4.12.31時点）と比較すると、奥野川が2.2ポイント（回答者6.0%、人口割合3.8%）と高く、次いで、目黒が1.4ポイント（回答者8.6%、人口割合7.2%）でした。



町内の地区別の傾向を把握するため、人口分布や公共交通の現状等を踏まえ、4つの地区に分けて、集計します。

4地区は、①松丸地区（松丸）、②北部地区（延野々、豊岡後、豊岡前）、③南部地区（富岡、上家地、目黒）、④東部地区（吉野、蕨生、奥野川）としました。

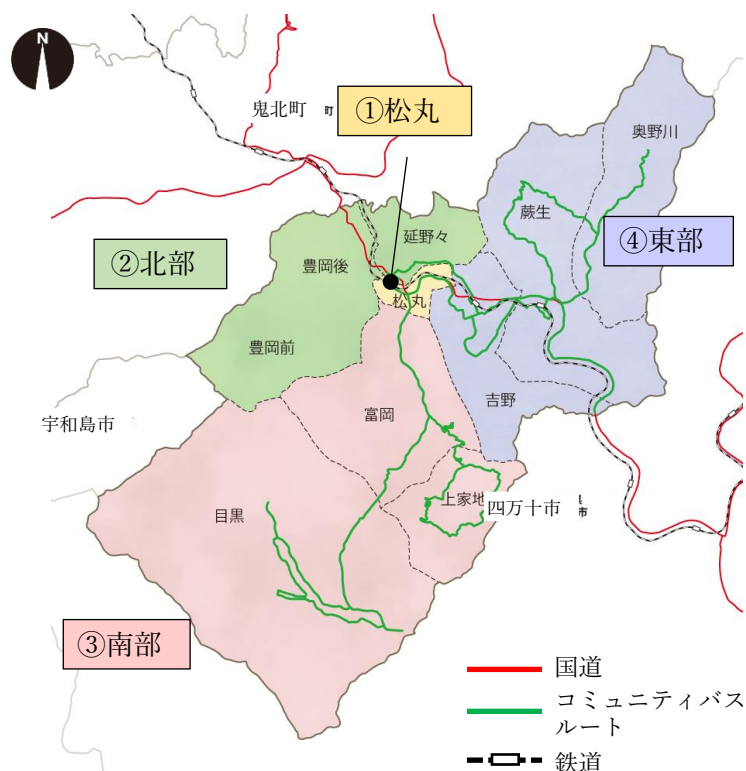


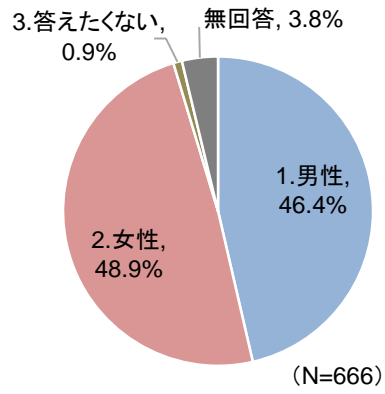
図 24 地区別図

4.3.2. 世帯の属性について

質問② 世帯（ご家族）の皆様のことについて、お答えください。

(1) 性別

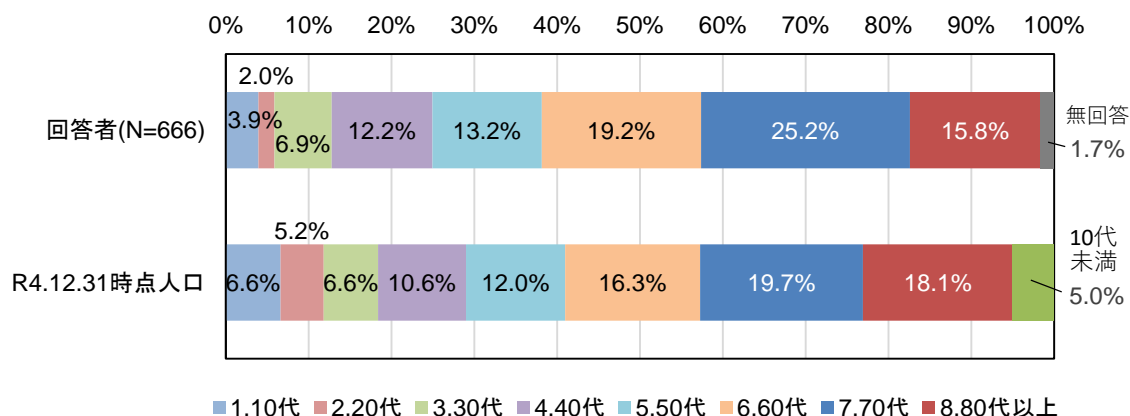
性別は、男性 46.4%、女性 48.9%でした。



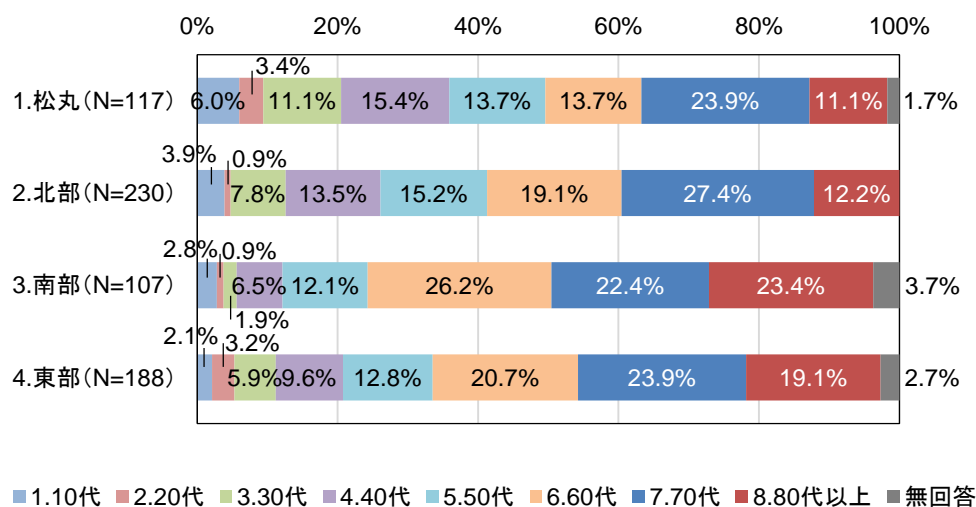
(2) 年代

年代別の回答率を、人口割合（R4. 12. 31 時点、住民基本台帳）と比較すると、70代が5.5ポイント（回答割合25.2%、人口割合19.7%）と高く、次いで60代が2.9ポイント（回答割合19.2%、人口割合16.3%）と高い状況でした。

なお、20代は人口割合より3.2ポイント（回答割合2.0%、人口割合5.2%）、10代は2.7%（回答割合3.9%、人口割合6.6%）と低い状況でした。



地区別に見ると、60代以上の回答者が高いのは、「南部」と「東部」の地区でした。

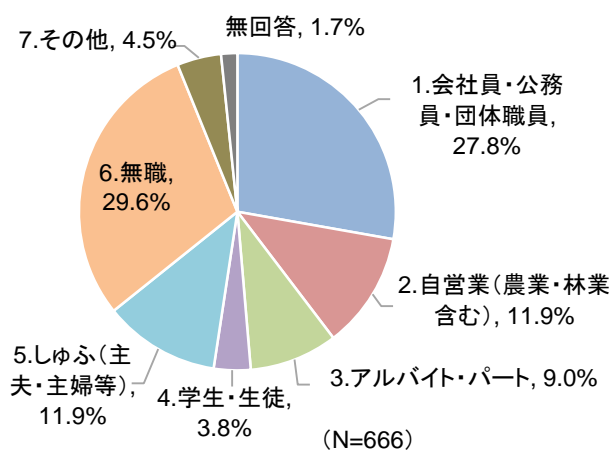


※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

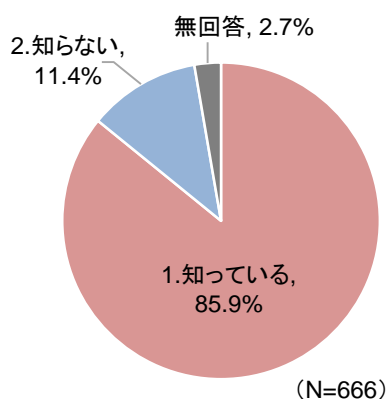
(3) 職業

職業別は、「6. 無職」が29.6%と最も高く、次いで、「1. 会社員・公務員・団体職員」が27.8%でした。

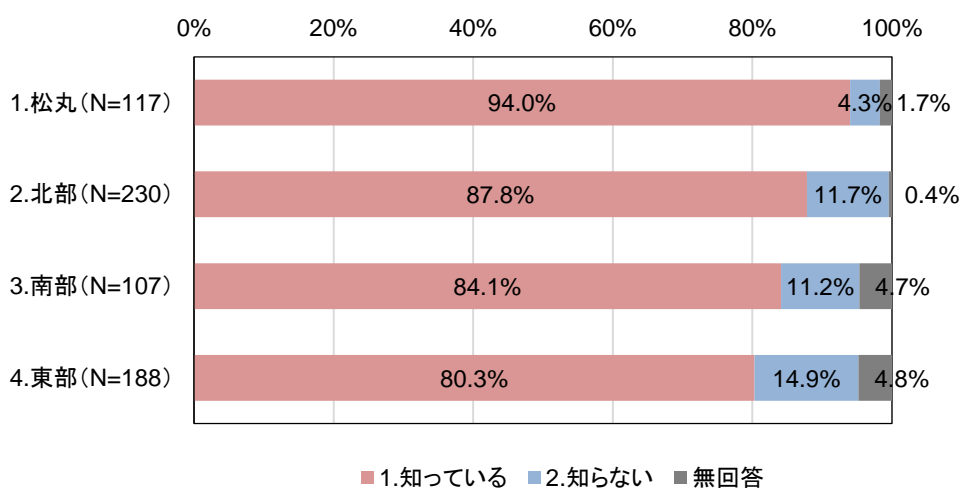


(4) 最寄りのバス停について

自宅の最寄りバス停を「1. 知っている」方は85.9%、「2. 知らない」方は11.4%でした。



地区別に見ると「1. 知っている」方が高いのは松丸地区で94.0%、次に、北部地区が87.8%でした。

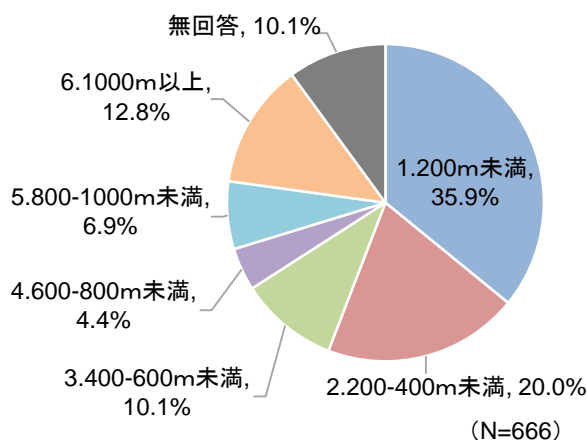


※4 地区について

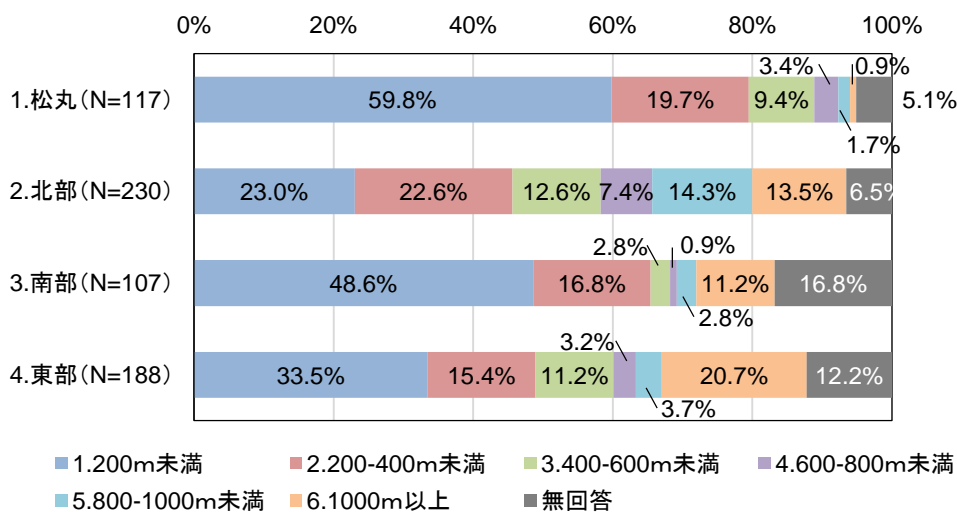
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) 最寄りのバス停までの距離について

自宅の最寄りバス停までの距離で最も高かったのは、「1. 200m未満」で35.9%、次いで、「2. 200-400m未満」が20.0%でした。



地区別に見ると「1. 200m未満」が高いのは松丸地区で59.8%、次に、南部地区が48.6%でした。北部地区は、他地区に比べ、バス停までの距離が近い方が少ない状況です。

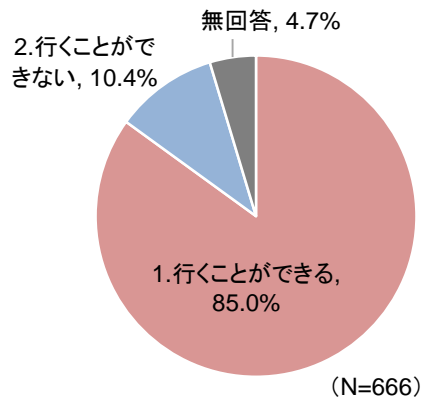


※4 地区について

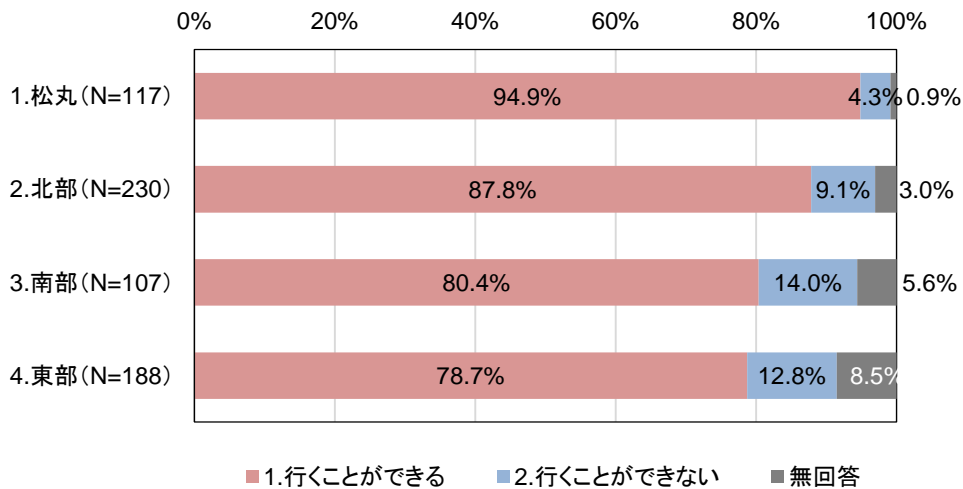
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(6) 最寄りのバス停までの移動について

最寄りのバス停まで一人で「1. 行くことができる」は85.0%、「2. 行くことができない」は10.4%であった。



地区別に見ると「1. 行くことができる」が高いのは松丸地区で94.9%、次に、北部地区が87.8%でした。

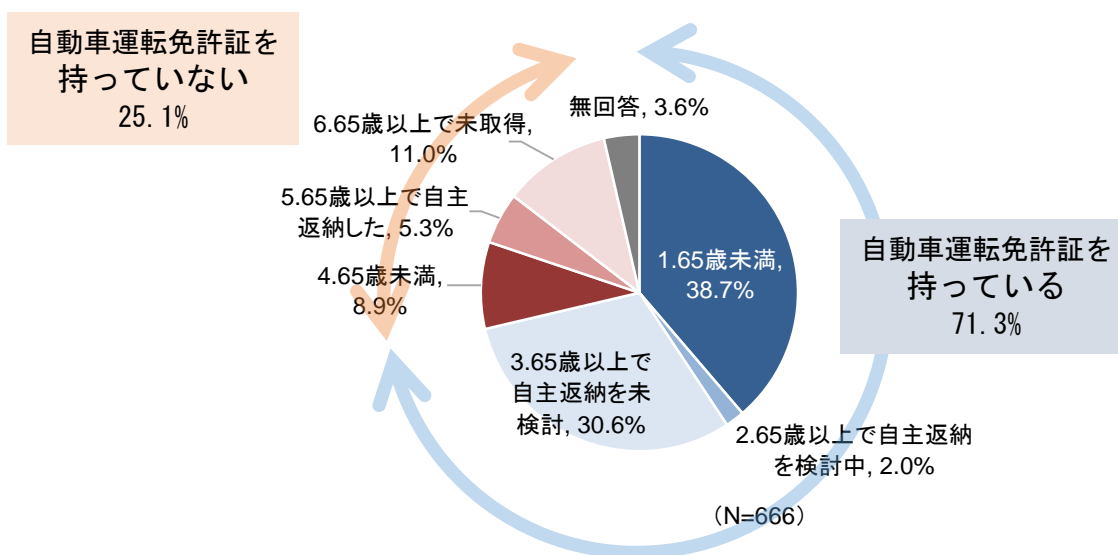


※4 地区について

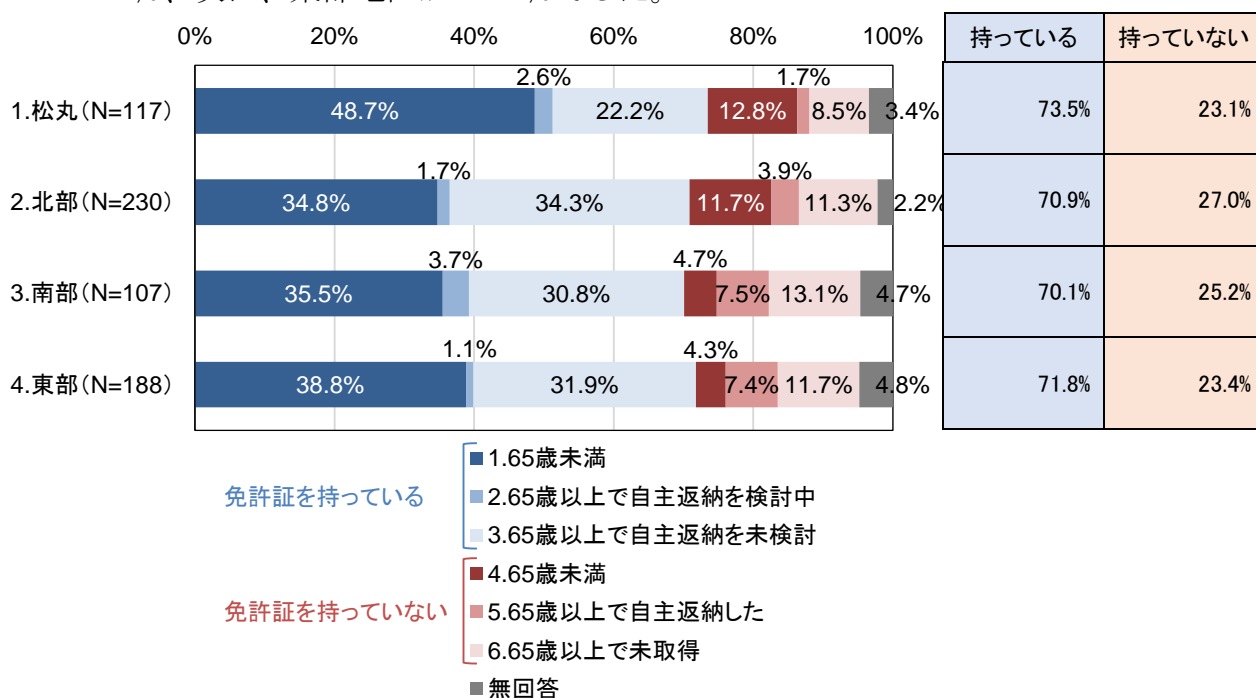
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(7) 自動車運転免許の有無

自動車運転免許証を持っている方は 71.3%、持っていない方は 25.1%でした。



地区別に見ると自動車運転免許証を持っている方が高いのは松丸地区で 73.5%、次に、東部地区が 71.8%でした。

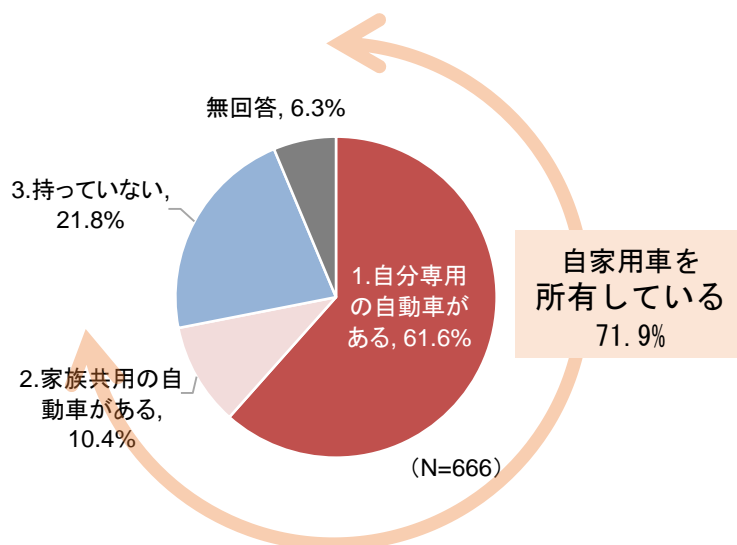


※4 地区について

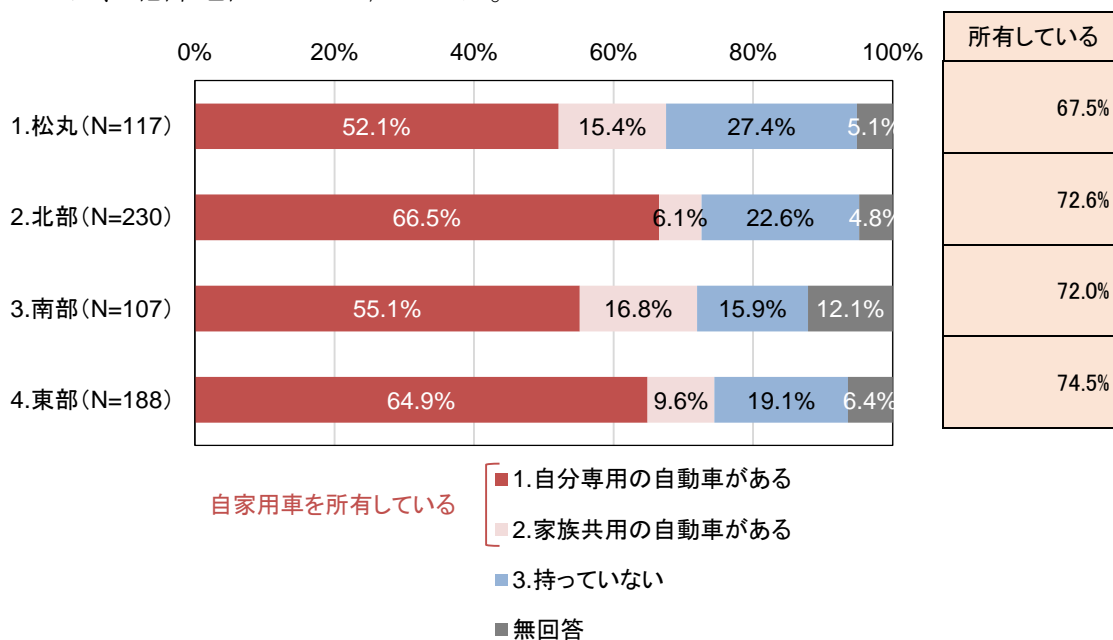
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(8) 自家用車の有無

自家用車を所有している方は71.9%、「3.持っていない」は21.8%でした。



地区別に見ると自家用車を所有している方が高いのは東部地区で74.5%、次に、北部地区が72.6%でした。



※4 地区について

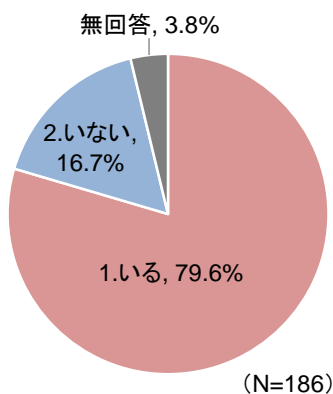
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(9) 送迎をお願いできる人の有無

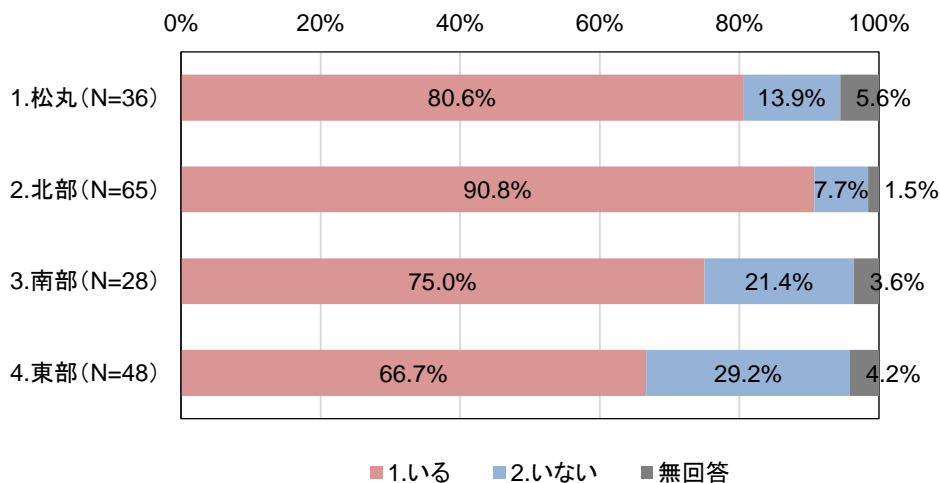
※免許証を所持しているが、自家用車を所有していない方

※もしくは、免許証を所持していない方

「免許証を所持しているが、自家用車を所有していない方」や「免許証を所持していない方」で、送迎をお願いできる人が「1. いる」は79.6%、「2. いない」は16.7%でした。



地区別に見ると送迎をお願いできる人が「1. いる」方が高いのは北部地区で90.8%、次に、松丸地区は80.6%でした。



※4 地区について

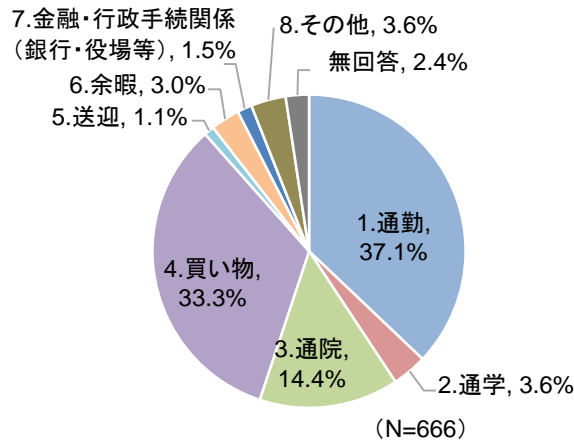
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

4.3.3. 普段の生活での外出について

質問③ 普段の生活での外出（通勤・通学・通院・買い物等）について、お答えください。

(1) 出かける主な目的

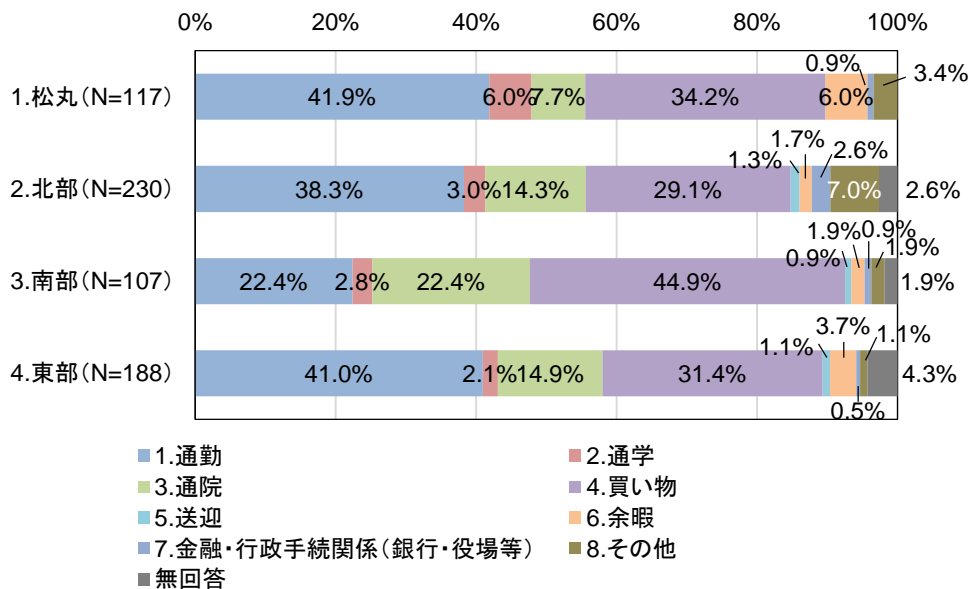
出かける主な目的は、「1. 通勤」が 37.1%と最も高く、次いで、「4. 買い物」の 33.3%でした。



【その他意見】

- ・ 福祉施設への通所(3)
- ・ 出かける(2) 等

地区別に見ると「1. 通勤」が高いのは松丸地区で 41.9%、次に、東部地区で 41.0%でした。



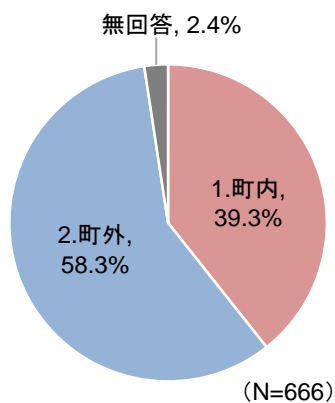
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

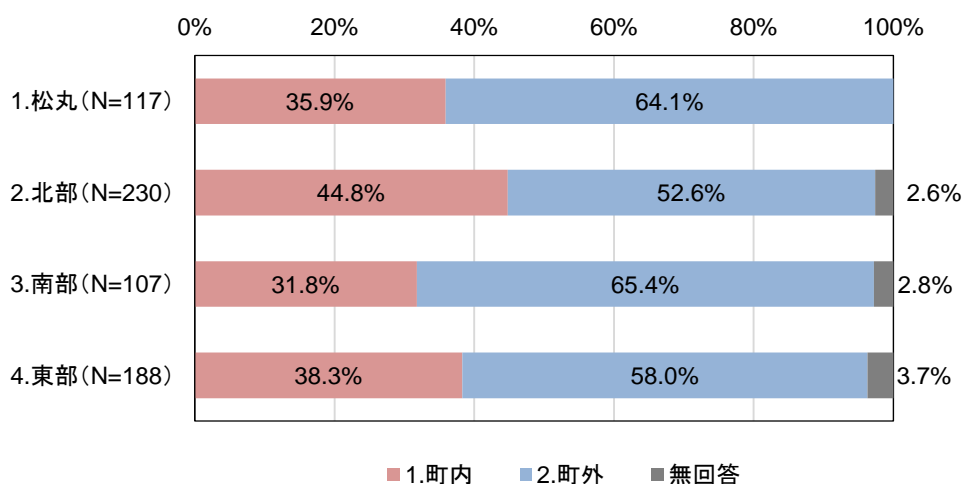
(2) 目的地

a) 町内・町外

出かける目的地は、「1. 町内」が 39.3%、「2. 町外」が 58.3%と、町外に出かける方が高い状況です。



地区別に見ると「1. 町内」は北部地区が 44.8%と高く、次に、東部地区は 38.3%でした。



※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

b) 具体的な施設

通院の具体的な施設は、町内は殆どが「中央診療所」、町外は「市立宇和島病院」、「旭川荘南愛媛病院」、「町立北宇和病院」が多いです。

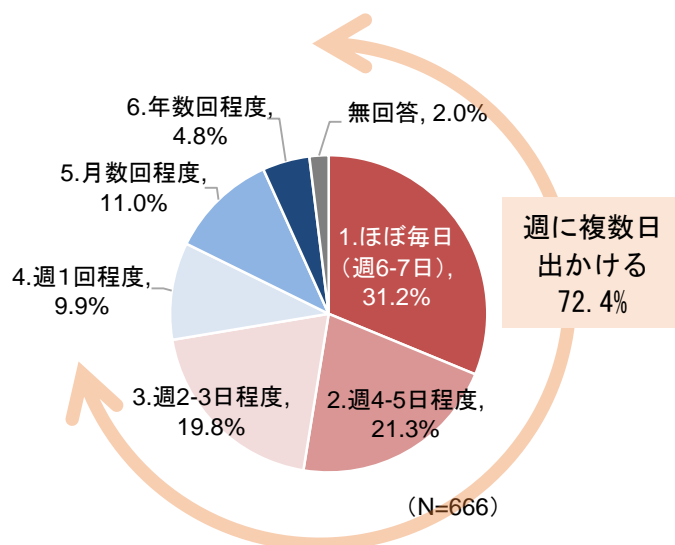
買い物の具体的な施設は、町内は「A コープ松野町店」、「ホームストック松野店」が多く、町外は「フジ」、「ダイレックス」が多いです。

表 6 具体的な施設名称（目的別、町内・外別）

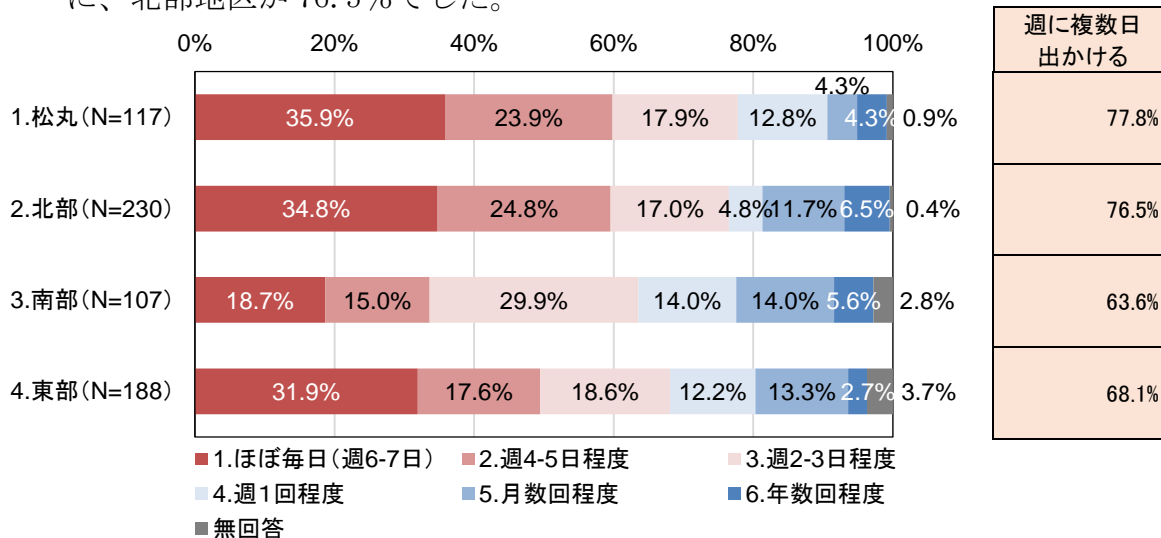
目的	町内		町外		無回答	合計
1.通勤	106		136		1	243
2.通学	9		15		0	24
3.通院	中央診療所	36	市立宇和島病院	9	0	95
			旭川荘南愛媛病院	6		
			町立北宇和病院	5		
	その他	8	その他	31		
	小計	44	小計	51		
4.買い物	A コープ松野店	38	フジ	82	0	222
	ホームストック松野店	7	ダイレックス	25		
	道の駅 虹の森公園まつの	2				
	その他	12	その他	56		
	小計	51	小計	163		
5.送迎	5		2		0	7
6.余暇	8		11		1	20
7.金融・行政手続関係 (銀行・役場等)	10		0		0	10
8.その他	20		7		2	29
無回答	1		3		12	16
合計	262		388		16	666

(3) 出かける頻度

出かける頻度は、「1. ほぼ毎日（週 6-7 日）」31.2%、「2. 週 4-5 日程度」21.3%と、「3. 週 2-3 日程度」19.8%と週に複数日出かけられる方が 7 割ほど占めています。



地区別に見ると週に複数日出かけられる方が高いのは松丸地区で 77.8%、次に、北部地区が 76.5%でした。



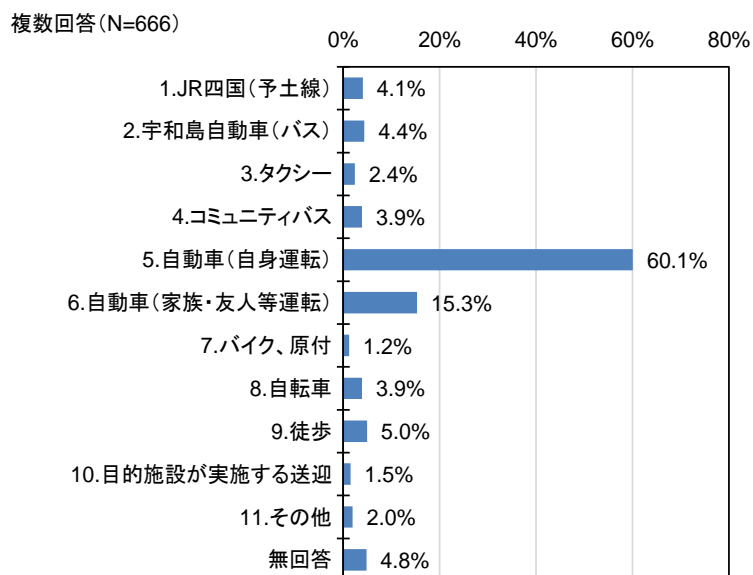
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

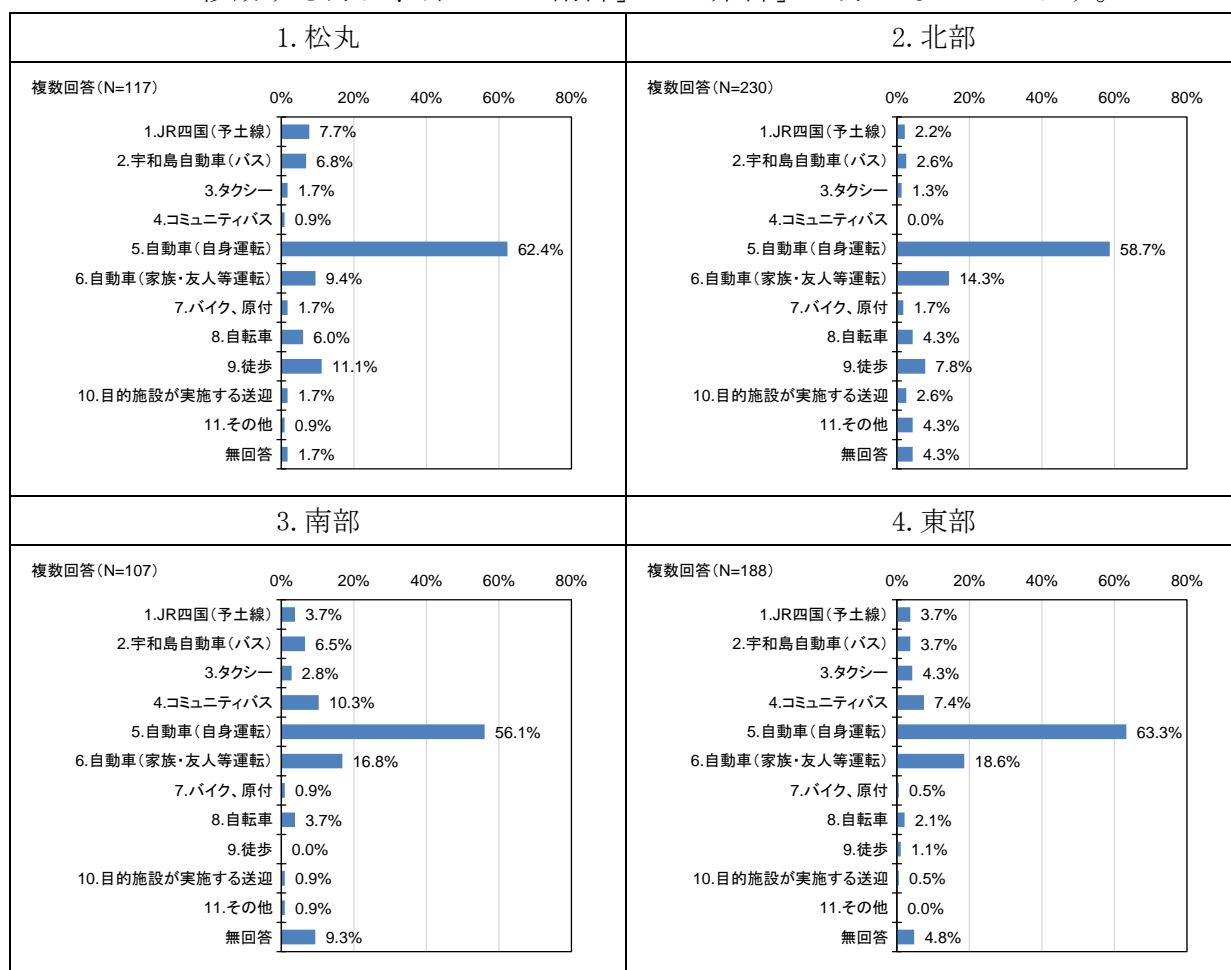
(4) 目的地までの移動手段

目的地までの移動手段は、「5. 自動車（自身運転）」が60.1%と最も高く、次いで「6. 自動車（家族・友人等運転）」が15.3%であり、自動車での移動が多いです。

自動車以外では、「9. 徒歩」が5.0%、「2. 宇和島自動車（バス）」が4.4%「1. JR四国（予土線）」が4.1%と続いています。



地区別に見ると「5. 自動車（自身運転）」はどの地区も高い。コミュニティバスでの移動する方は、殆どが「南部」と「東部」の方となっています。



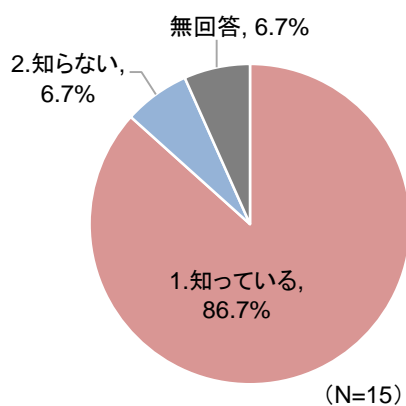
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) タクシー利用券（高齢者外出支援事業）の有無

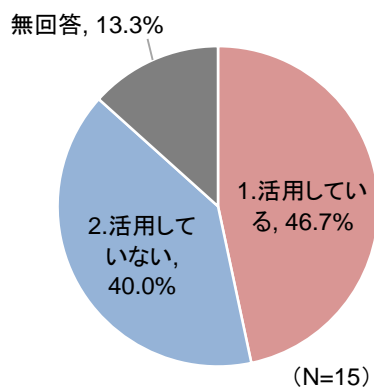
※前質問で移動手段として「3. タクシー」を選ばれた方で、自家用車を所有していない方（65歳未満は除く）

前質問「目的地までの移動手段」でタクシーを利用しており、自家用車を所有していない（65歳未満は除く）方で、タクシー利用券を「1. 知っている」は86.7%、「2. 知らない」は6.7%でした。



(6) タクシー利用券（高齢者外出支援事業）の活用

タクシー利用券を「1. 活用している」は46.7%、「2. 活用していない」は40.0%でした。

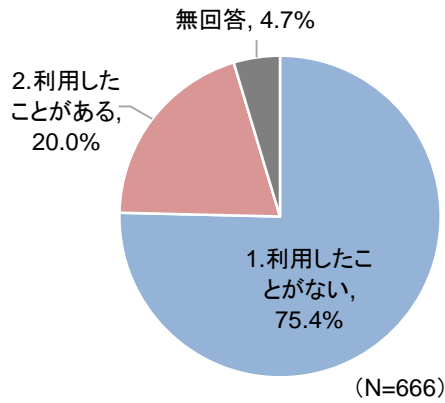


4.3.4. 松野町コミュニティバス（森の国バス）について

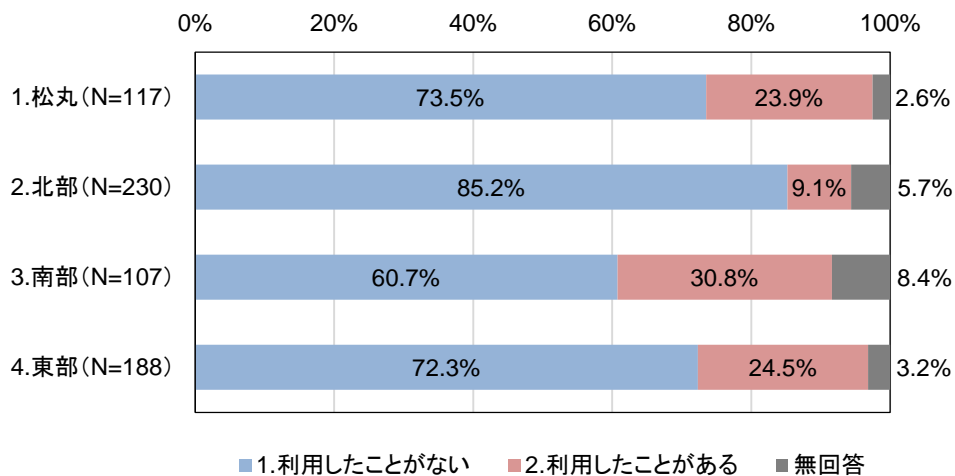
質問④ 松野町コミュニティバス「森の国バス」についてお答えください。

(1) バスの利用について

コミュニティバスを「1. 利用したことがない」は75.4%、「2. 利用したことがある」は20.0%でした。



地区別に見ると「1. 利用したことがない」が高いのは北部地区で85.2%、次に、松丸地区は73.5%でした。



※4 地区について

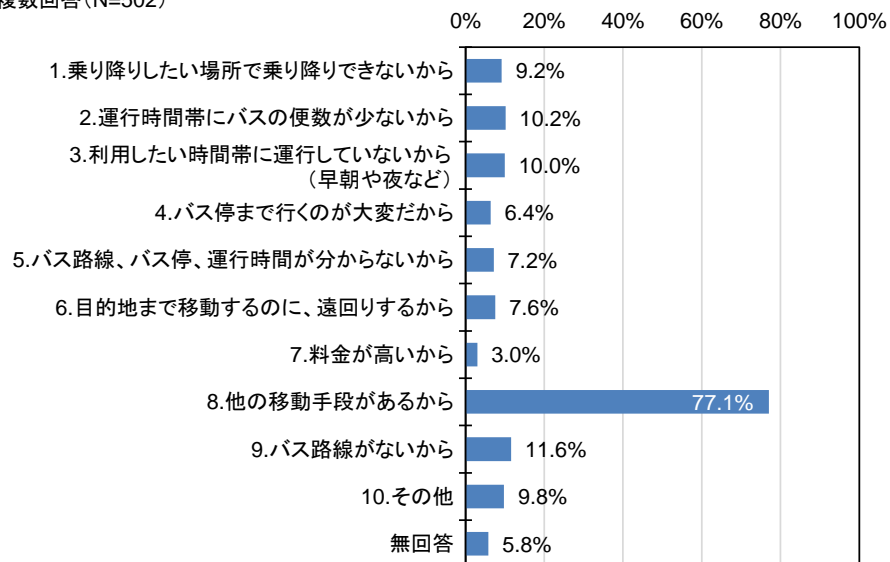
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(2) バスを利用していない理由

※3.4.1でコミュニティバスを利用したことがない方

コミュニティバスを利用したことがない方で、バスを利用していない理由は「8. 他の移動手段があるから」が77.1%と最も高く、次いで、「9. バス路線がないから」が11.6%でした。

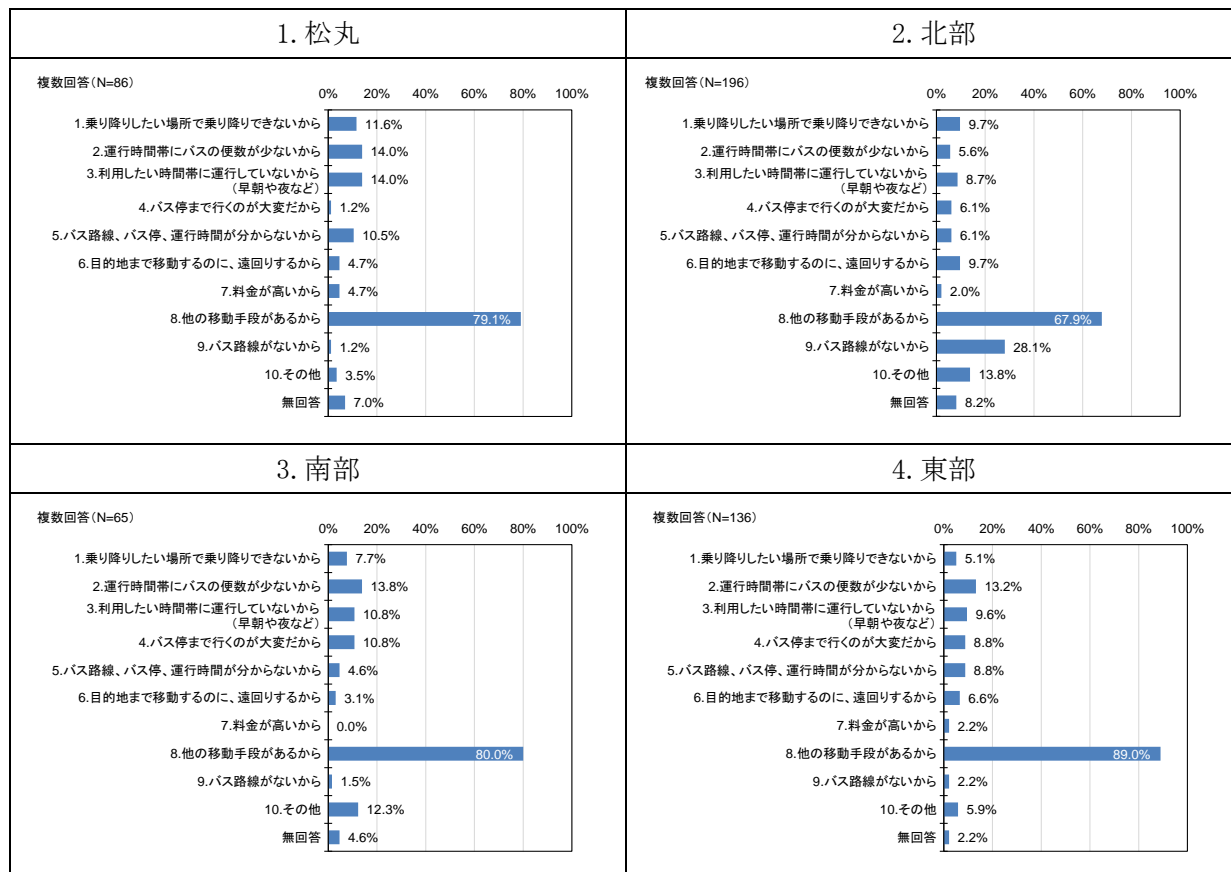
複数回答(N=502)



【その他意見】

- ・バス利用する必要性がない(5)
- ・身体等が影響で、一人での利用が難しい(4)
- ・可能な限り歩いて移動(1) 等

地区別に見ると「8. 他の移動手段があるから」は全ての地区で高い状況です。コミュニティバスの利用者が多い地区の「南部」と「東部」では、「2. 運行時間帯にバスの便数が少ないから」の意見が「8. 他の移動手段があるから」の次に高いです。



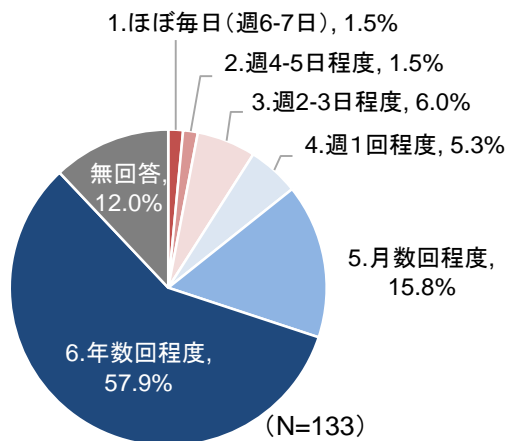
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(3) バスの利用頻度

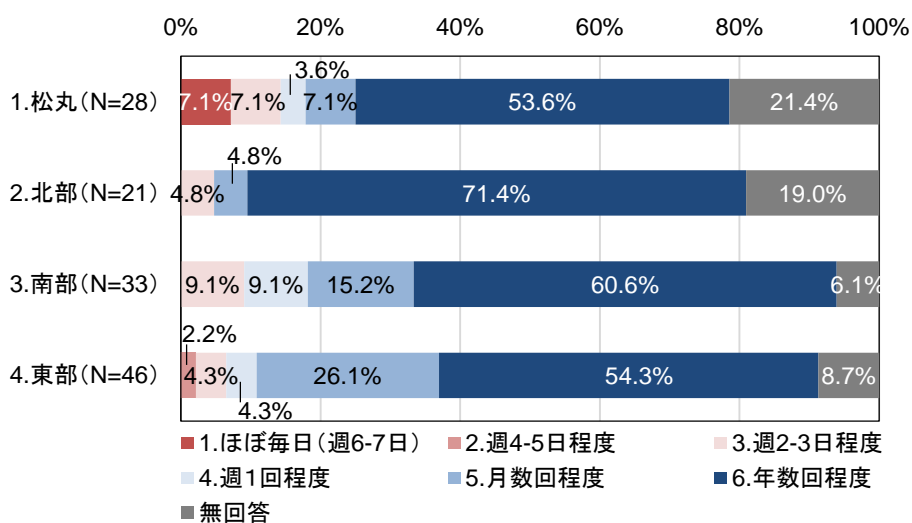
※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがある方

コミュニティバスを利用したことがある方の利用頻度は「6.年数回程度」が57.9%と最も高く、次いで、「5.月数回程度」が15.8%でした。



地区別に見ると「6.年数回程度」と利用頻度が少ないのは北部地区で71.4%でした。

コミュニティバスが運行している「3.南部」と「4.東部」は、他地区に比べて利用頻度は高いです。



※4 地区について

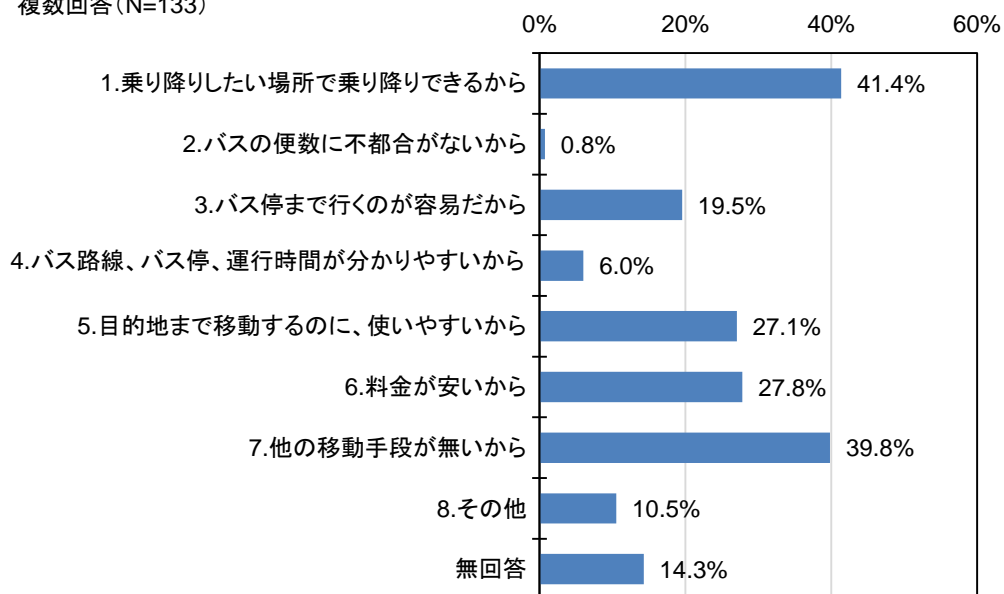
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(4) バスを利用した理由

※3.4.1でコミュニティバスを利用したことがある方

コミュニティバスを利用した理由として、最も高かったのは「1. 乗り降りしたい場所で乗り降りできるから」が41.4%、次いで「7. 他の移動手段が無いから」が39.8%でした。

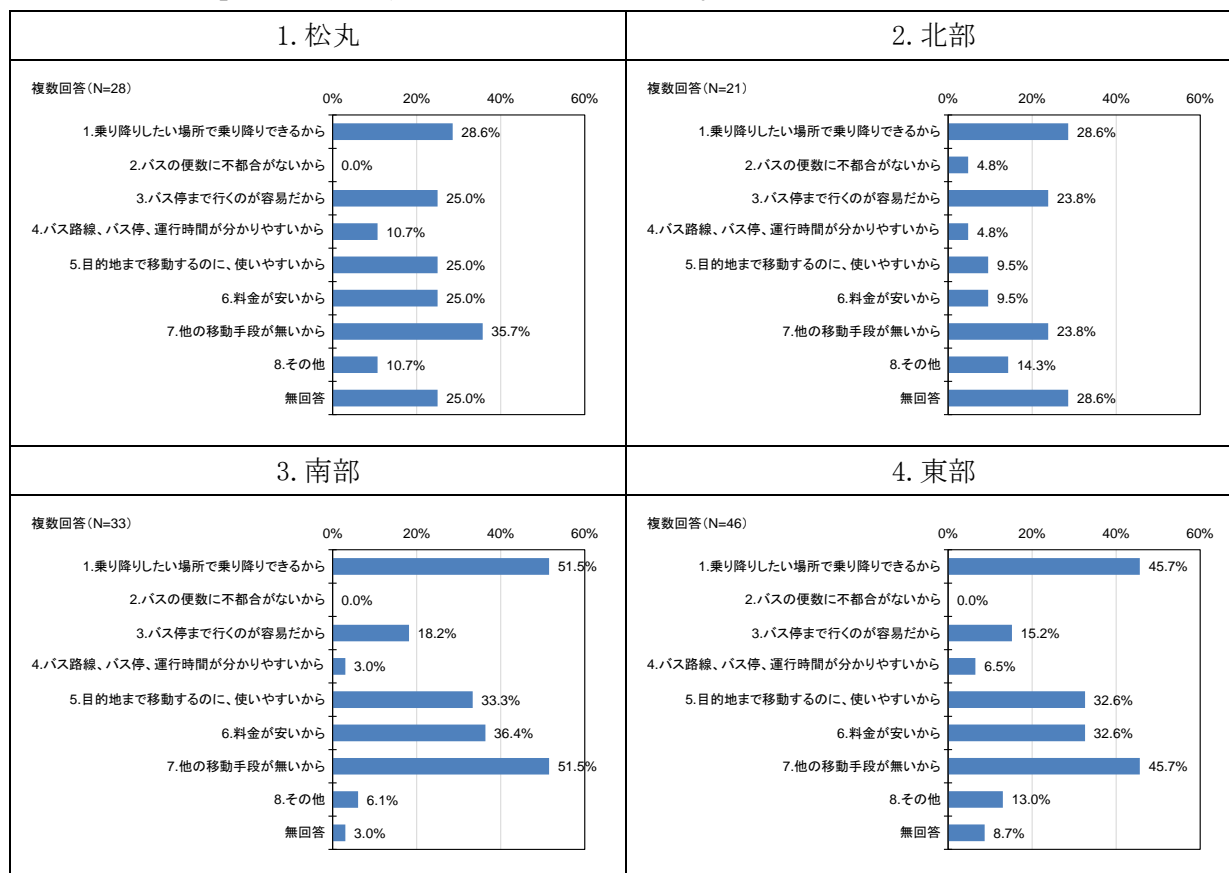
複数回答(N=133)



【その他意見】

- ・ 目的地に駐車場が無いから (3)
- ・ 町内を観光するため (3)
- ・ バスに乗ってみたかったから (1) 等

地区別に見るとコミュニティバスが運行している地区の「南部」と「東部」では、「1. 乗り降りしたい場所で乗り降りできるから」、「7. 他の移動手段がないから」が同一で最も高くなっています。



※4 地区について

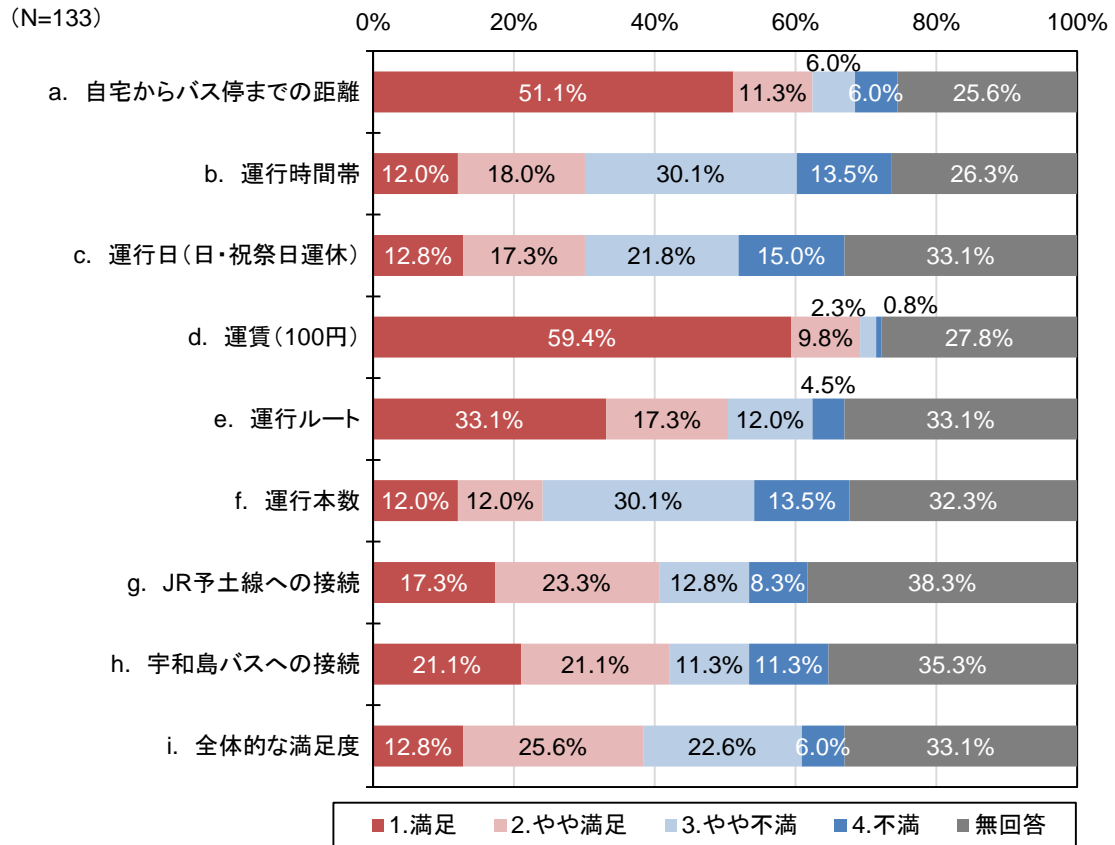
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) バスの各項目の満足度

※3.4.1でコミュニティバスを利用したことがある方

満足度が高いのは、「a. 自宅からバス停までの距離」「d. 運賃（100円）」でした。

満足度が低いのは、「c. 運行日（日・祝祭日運休）」「b. 運行時間帯」「f. 運行本数」でした。



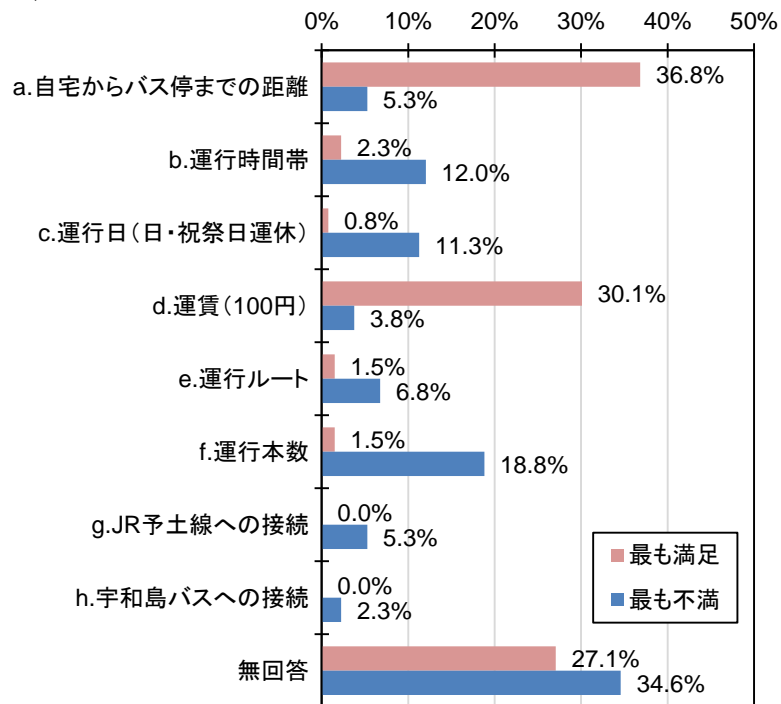
(6) バスの各項目の満足度（最も）

※3.4.1でコミュニティバスを利用したことがある方

最も満足度が高いのは、「a. 自宅からバス停までの距離」「d. 運賃（100円）」でした。

最も満足度が低いのは、「f. 運行本数」「b. 運行時間帯」「c. 運行日（日・祝祭日運休）」でした。

(N=133)

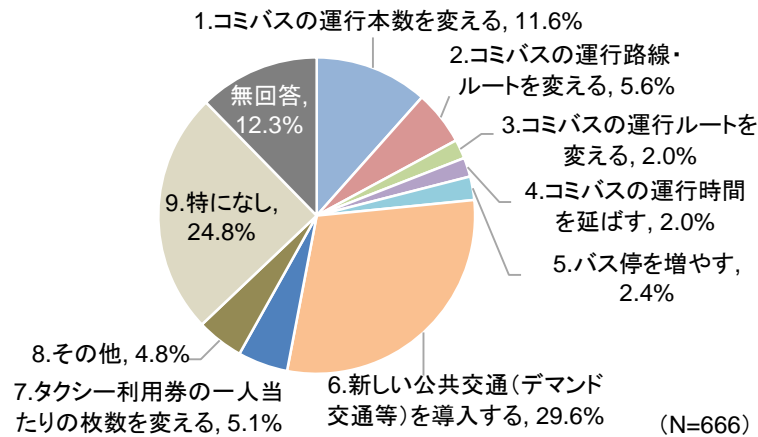


4.3.5. 今後の公共交通について

質問⑤ 今後の公共交通について、お答えください。

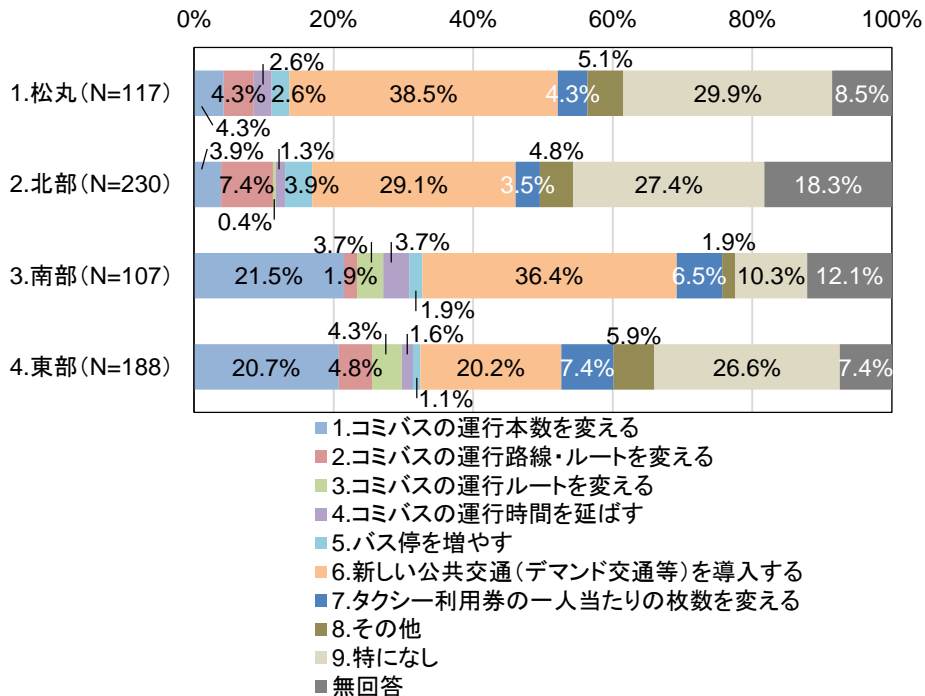
(1) 今後の公共交通についての考え

今後の公共交通について、「6. 新しい公共交通（デマンド交通等）を導入する」29.6%が最も高く、次いで「9. 特になし」24.8%、「1. コミュニティバスの運行本数を変える」11.6%でした。



地区別に見ると「6. 新しい公共交通（デマンド交通等）を導入する」が高いのは松丸地区で38.5%、次に、南部地区が36.4%でした。

また、「1. コミュニティバスの運行本数を変える」が高いのは、「南部」と「東部」でした。



※4 地区について

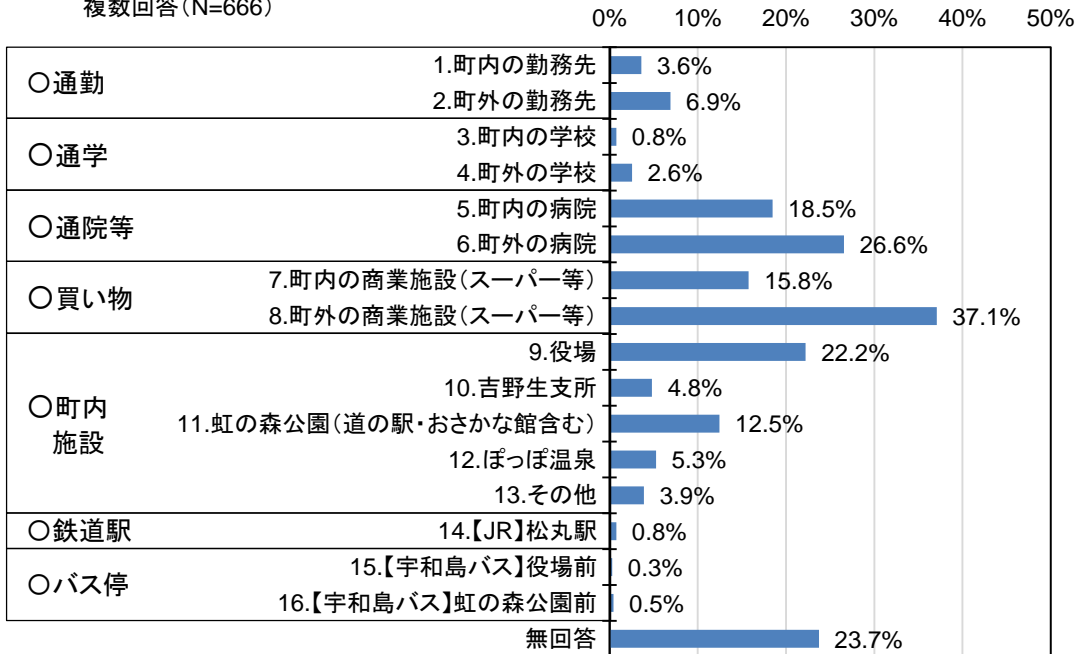
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(2) 利用しやすくなった場合の公共交通について

a) 利用目的・行き先

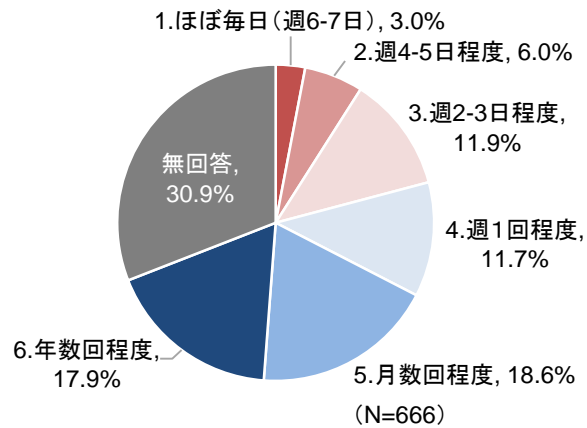
今後公共交通が利用しやすくなったら、それらを利用して行きたい場所は、「8. 町外の商業施設（スーパー等）」が 37.1%と最も高く、次いで、「6. 町外の病院」の 26.6%、「9. 役場」の 22.2%でした。

複数回答(N=666)



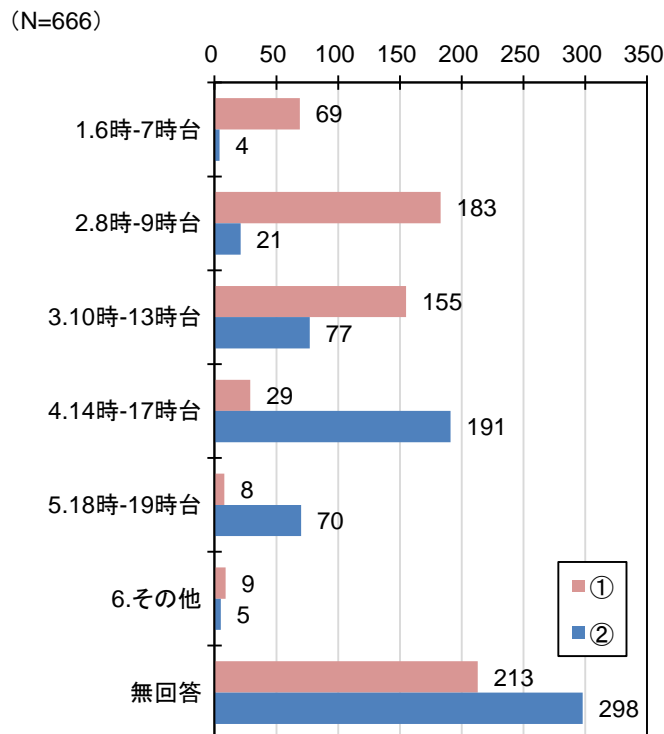
b) 利用頻度

今後公共交通が利用しやすくなった場合の利用頻度は、「5. 月数回程度」が18.6%と最も高く、次いで、「6. 年数回程度」の17.9%でした。



c) 利用時間

今後公共交通が利用しやすくなった場合の利用時間は、1つ目は「2. 8時-9時台」が最も高く、2つ目は「4. 14時-17時台」が最も高いです。



5. 交通事業者等へのヒアリング調査

交通事業者や市内の公共交通関係部署、観光関係者、市内の主要施設へのヒアリング結果を以下に示します。

表 7 ヒアリング結果

分類	結果概要（案）
交通事業者	<p>○利用者の公共交通に対する意見やニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行便数や設備に関する意見がある。 等 <p>○現在の公共交通の問題と今後想定される課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予土線の存続のため、関係者と協議をしていきたい。 ・乗務員等の担い手確保や高齢者化が課題である。 ・新型コロナウイルス感染症の影響で減少していたインバウンドが回復してきており、その対応が課題である。 ・松野町からの委託業務で売上確保ができており、なくなった場合の売上確保が課題である。 等 <p>○課題の解決に向けた取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予土線の観光列車の導入やアプリ導入等の利用促進策を実施している。 ・モーダルミックス等で交通事業者が連携し、利便性の向上を図る必要がある。 ・キャッシュレス化の導入等により利用促進策を検討している。 等 <p>○運営や経営に関する将来の展望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「5カ年推進計画 2021～2025」に基づき、地域と一体になって利便性向上や利用促進に取り組んでいる。 ・生活路線等の維持は可能な限り行っていきたい。 等 <p>○交通事業者から見た公共交通に対する意見や要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が有機的に連携した移動サービスの提供が重要である。 ・地域の実情にあった公共交通を希望する。 等
市内関係部署	<p>○所管施設等の利用者の公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保健センターへの来庁はコミバスを使う方は少ない。【福祉部局】 ・健康診断や子供の育児相談の方は、時間帯を決めているため、コミバスのダイヤと来庁時間があわない。【福祉部局】 ・小中学校でスクールバスとコミュニティバスを使う生徒・児童は全体の約1割程度である。【教育部局】 ・今後は生徒数・児童数は減少していく。【教育部局】 ・観光施設には自家用車での利用が多く、公共交通での利用は少ない。【観光部局】

分類	結果概要（案）
	<p>○所管施設等の利用者の公共交通に対する意見やニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来庁は自家用車が多く、公共交通の意見は少ないが、コミバスは来庁者の希望する時間帯に便をお願いしたい【福祉部局】 ・中学校の部活動の帰宅で、コミバスに間に合わないことがあり、その場合は、保護者が送迎している。【教育部局】 ・JR 及びバスの本数が少なく、観光施設へのアクセスが不便であるとの意見はある。特に、滑床溪谷に行きたい利用者で、松丸駅からの移動が不便だとの意見がある。【観光部局】 <p>○公共交通が廃止された場合の影響・問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松野町での生活の維持ができなくなる人も出てくる可能性があり、町外へ出ざるを得ないことが懸念される。【福祉部局】 ・スクールバスの増便対応が必要になってくるが、財政負担、運転業務に関する受託者の確保等が課題になると考えられる。【教育部局】 ・高齢者や外国人観光客の観光客が減少する。【観光部局】 <p>○各課から見た公共交通に対する意見や要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許を返納する年代になって、公共交通を自分のこととして捉えることになり、それまでの意識変更が必要と思われる。【福祉部局】 ・スクールバスの増便対応が必要になってくるが、財政負担、運転業務に関する受託者の確保等が課題になると考えられる。【教育部局】 ・観光客に対する JR 駅やバス停からの移動手段の充実が必要であると考えられる。【観光部局】
観光関係者	<p>○観光客（外国人含む）の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響後、観光客は戻りつつある。 ・外国人はコロナ前後で、少ない状況である。等 <p>○観光客の公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客は基本、自家用車やレンタカーで訪れる。 ・一部、公共交通を使う方もいる。等 <p>○観光客の公共交通に対する意見やニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用できる公共交通があれば、利用したいというニーズはあると思われる。等 <p>○観光関係者から見た公共交通に対する意見・要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日曜、祝祭日に何かイベントがある時はバスを走らせたかどうか。等

分類	結果概要（案）
その他	<p>○施設利用者の公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・殆どの方が車で来店している。公共交通を利用する来店者はかなり少ない。【道の駅】 ・自家用車での通院者が多く、コミバスやタクシーでの通院者は約1割程度である。コミバス利用者の殆どが高齢者である。【中央診療所】 <p>○施設利用者の公共交通に対する意見やニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は、便を逃すと次の便までの時間がかかり困るといった意見がある。【道の駅】 ・コミバスを利用したいが時間が合わないので利用していないと思われる。希望は午前中で診察が終わり、家に帰りたいと思われる。【中央診療所】 <p>○施設側から見た公共交通に対する意見・要望等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を使用しないと生活できないような方のニーズに合った公共交通ができればいいと思う。【道の駅】 ・実証実験中のオンデマンド交通は、考え方はいいと思ったが、高齢者には、予約等で使いづらい点があると思われる。【中央診療所】

6. 松野町の地域公共交通の課題

本町の地域の概況、公共交通の現状整理、過年度のアンケート整理及びまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通の問題点及び課題を以下に整理しました。

6.1. 公共交通の問題点

6.1.1. 住民ニーズへの対応が不足しています

- ・コミュニティバスを主に利用されている地区において、利用したい時間帯にバスが運行されていないとの意見があります。
- ・人口集積地において、公共交通空白地（延野々、豊岡等）が存在しています。

6.1.2. 公共交通のすみ分けが曖昧です

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバスでの、公共交通のすみ分けがされていません。
- ・日常の移動や通勤・通学の目的に応じた公共交通の考えが整理されていません。
- ・JR 予土線は利用者が減少しているため、沿線自治体において、今後の利用促進施策が検討・実施されています。

6.1.3. 利用者の減少に伴い財政負担が増加しています

- ・コミュニティバスの利用者数がコロナ禍により悪化しています。
- ・町内の公共交通であるコミュニティバスの支出は増加傾向を示しており、令和4（2022）年度の支出と収入の差は、支出が1,300万円上回っています。
- ・町内のタクシー運転者が不足しています。

6.2. 公共交通の課題

6.2.1. 主要幹線を確保する対応が不可欠

- ・第5次松野町総合計画でも記載されている通り、JR 予土線や路線バスの路線存続が、町のまちづくりには必要不可欠であるため、町内を運行している公共交通（JR、路線バス、コミュニティバス、タクシー）の役割を明確化し、利用促進に努める必要があります。

6.2.2. 地区ごとに目的に応じた移動手段の確保

- ・町の人口集積地とそれ以外の地域において、公共交通の役割を明確化し、目的に応じた移動手段の確保が必要です。

6.2.3. 公共交通を支える仕組みづくり

- ・タクシー運転手の確保等を民間との連携や地域主導による移動の確保など、地域と行政が連携した公共交通を支える取組みが必要です。

7. 地域公共交通の基本理念と基本方針

松野町の地域公共交通の現状及び課題や、第5次松野町総合計画、第2次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略の上位関連計画等を踏まえ、松野町の地域公共交通の基本理念及び基本方針を次のように設定します。

7.1. 基本理念

第5次松野町総合計画では、町の課題に対して町全体で解決策を見いだすことが重要とされており、町民と行政が知恵を絞り・力を合わせて、協働のまちづくりを進めていくとしています。

また、同総合計画の地域公共交通の目指す姿としては、「維持確保のための利用促進」と「持続可能な公共交通の在り方の検討」を行うとしています。

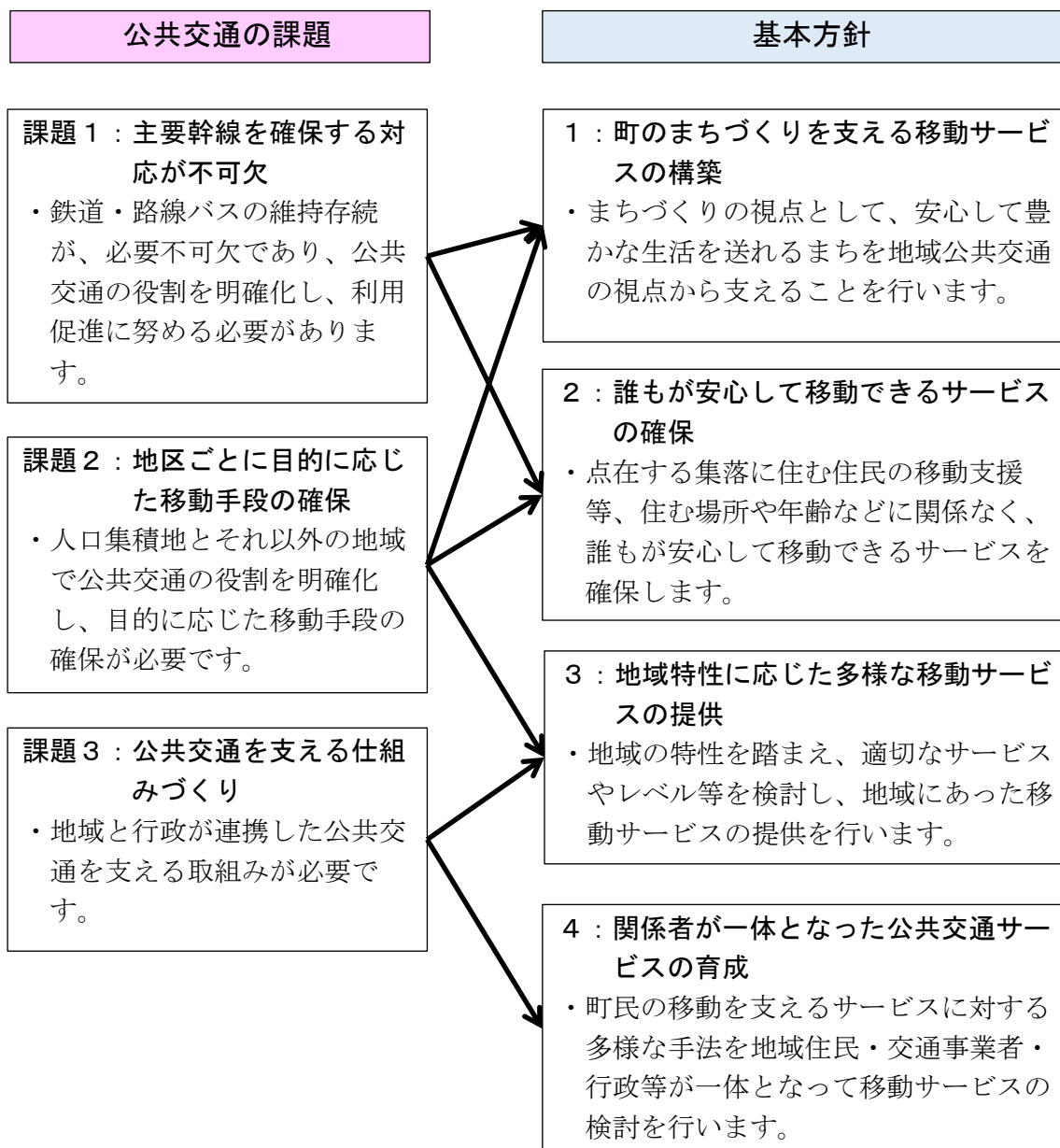
これらの町が目指すまちづくりの考え方や地域公共交通の目指す姿を踏まえ、松野町における地域公共交通の基本理念を次のように設定します。

松野町地域公共交通計画における基本理念

「みんなで考え、みんなで守る交通まちづくり」

7.2. 課題を踏まえた基本方針

地域交通計画の基本理念の実現に向けて、公共交通が抱える課題等を踏まえ、本計画の基本方針を以下の通り設定します。



8. 目標達成に向けた施策・事業と評価指標

8.1. 基本方針、事業の方向性、具体的な事業について

基本方針、事業の方向性、具体的な事業を以下のとおり設定します。

基本方針	事業の方向性	具体的な事業
1. 町のまちづくりを支える移動サービスの構築	1. 主要結節点のアクセス性・拠点性の強化	1：拠点環境の整備 2：拠点施設のダイヤ改善
2. 誰もが安心して移動できるサービスの確保	2. 地域特性に対応したサービスの改善・検討	3：公共交通サービスの見直し・改善
3. 地域特性に応じた多様な移動サービスの提供		
4. 関係者が一体となった公共交通サービスの育成	3. 地域住民や利用者の意識の醸成	4：モビリティ・マネジメント等による利用促進 5：分かりやすい情報発信 6：観光利用促進に向けた情報発信
	4. 関係者による移動サービス支援の検討	7：関係者による公共交通の検討できる場づくり 8：地域主体の交通サービスの支援制度の検討

8.2. 目標達成のための事業

基本方針に基づき、松野町地域公共交通計画を通じて取り組む目標達成のための事業を以下に整理します。

8.2.1. 主要結節点のアクセシビリティ・拠点性の強化

(1) 事業 1 拠点環境の整備

概要	町内の鉄道及び路線バスの結節拠点について、待合場所等の環境の整備することを検討します。
事業内容	① J R 鉄道駅周辺の乗継拠点としての整備 ② 道の駅「虹の森公園まつの」の乗継拠点としての整備
実施主体	松野町、交通事業者、地域住民、愛媛県警察
実施場所	主要結節点

(2) 事業 2 拠点施設のダイヤ改善

概要	町内の鉄道及び路線バスの結節拠点について、円滑に乗継するためコミュニティバス等のダイヤを調整・検討します。
事業内容	① コミュニティバスのダイヤ調整
実施主体	松野町、交通事業者
実施箇所	主要結節点

8.2.2. 地域特性に対応したサービスの改善・検討

(1) 事業 3 公共交通サービスの見直し・改善

概要	地域公共交通の利便性向上・利用促進に向けて、利用実態やニーズに応じた運行サービス（運行ルート、運行ダイヤ等）の見直し・改善を行います。 また、公共交通空白地域に対して、既存サービスの見直し、又は、新たな公共交通の導入を検討します。
事業内容	① 鉄道のダイヤの見直し・検討 ② 路線バスのダイヤの見直し・検討 ③ コミュニティバスの運行形態の見直し・改善 ④ 新たな公共交通（デマンド交通等）の導入検討
実施主体	松野町、周辺市町（宇和島市、鬼北町）、交通事業者
実施箇所	町全体

8.2.3. 地域住民や利用者の意識の醸成

(1) 事業4 モビリティ・マネジメント等による利用促進

概要	高齢者や小学生等に対して、モビリティ・マネジメント等を実施し、公共交通の利用促進を図ります。
事業内容	①転入者、学校等に対するモビリティ・マネジメント ②町職員の積極的な公共交通の利用 ③運転免許自主返納支援制度との連携 ④学校行事やイベントでの利用促進
実施主体	松野町、交通事業者、地域住民、教育委員会、愛媛県警察等
実施箇所	町全体

(2) 事業5 分かりやすい情報発信

概要	利用者に対して、紙やインターネットを活用した公共交通のダイヤやルート等に関する情報発信を実施します。
事業内容	①公共交通のルート・ダイヤ等のチラシ作成・配布 ②ホームページ等を活用した情報の発信 ③経路検索サイトとの連携
実施主体	松野町、交通事業者、地域住民
実施箇所	町全体

(3) 事業6 観光利用促進に向けた情報発信

概要	観光利用者に対する分かりやすい情報を発信します。
事業内容	①観光情報とあわせた公共交通情報の案内 ②外国人向けのサービスの充実
実施主体	松野町、交通事業者、松野町観光協会、観光施設
実施箇所	町全体

8.2.4. 関係者による移動サービス支援の検討

(1) 事業7 関係者による公共交通を検討できる場づくり

概要	地域住民や交通事業者、行政が一体となって公共交通に関して議論・検討する場づくりをしていきます。
事業内容	①公共交通会議の継続的な開催
実施主体	松野町、交通事業者、地域住民等
実施箇所	町全体

(2) 事業 8 地域主体の交通サービスの支援制度の検討

概要	地域住民が主体となった公共交通の取組みの支援制度の構築を検討します。
事業内容	①住民主体の公共交通に関する取組みの支援制度の検討
実施主体	松野町、交通事業者、地域住民
実施箇所	町全体

8.3. 評価指標と目標値

評価指標及び目標値を以下に設定します。

事業名	評価指標	現況値	目標値
事業1 拠点環境の整備	指標1 JR 鉄道駅の利用者数	1 日平均利用者 68 人 (町内 3 駅)	現状以上
事業2 拠点施設のダイヤ改善	指標2 路線バスの利用者数	約 4 万人/年	現状以上
事業3 公共交通サービスの見直し・改善	指標3 コミュニティバス・新たな公共交通の利用者数	約 7,500 人/年	現状以上
事業4 モビリティ・マネジメント等による利用促進	指標4 モビリティ・マネジメントの実施数	未実施	1 回以上
	指標5 高齢者運転免許自主返納者数	20 人/年 (過去 10 年の平均)	現状以上
	指標6 コミュニティバスの収支差	1,250 万円 (過去 10 年の平均)	現状より抑制
事業5 分かりやすい情報発信	指標7 公共交通マップの作成・配布状況	—	全戸配布
事業6 観光利用促進に向けた情報発信	指標8 HP を活用した公共交通の情報発信の状況	—	HP の更新 1 回/年以上
事業7 関係者による検討できる場づくり	指標9 公共交通会議の開催	—	1 回/年以上
事業8 地域主体の交通サービスの支援制度の検討	指標10 地域主体の交通づくりの支援制度の確立	未実施	検討・実施

9. 計画の達成状況の評価

9.1. 実施スケジュール

各事業は、以下のスケジュールに従い実施していきます。

事業 No.	事業内容	実施スケジュール				
		令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度
1	拠点環境の整備	■■■■■ 検討	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 整備	■■■■■
2	拠点施設のダイヤ改善	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 随時実施	■■■■■	■■■■■
3	公共交通サービスの見直し・改善	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 随時実施	■■■■■	■■■■■
4	モビリティ・マネジメント等による利用促進	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 毎年実施	■■■■■	■■■■■
5	分かりやすい情報発信	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 毎年実施	■■■■■	■■■■■
6	観光利用促進に向けた情報発信	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 毎年実施	■■■■■	■■■■■
7	関係者による検討できる場づくり	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 毎年実施	■■■■■	■■■■■
8	地域主体の交通サービスの支援制度の検討	■■■■■ 検討	■■■■■	■■■■■	■■■■■ 構築・改善	■■■■■

9.2. 推進体制

本計画の推進にあたっては、「松野町地域公共交通会議」が中心となって、町民、交通事業者などの関係者と連携を図り、一体となって計画を推進します。

各施策については、松野町地域公共交通会議、交通事業者、国、県、町内の関係者と協議、調整を図りながら推進します。

利用促進については、町民、周辺自治体、周辺の商業施設、病院等と連携を図りながら計画を推進します。

9.3. 達成状況の評価と見直し

松野町地域公共交通計画で策定した目標の実現を図るためには、計画期間（5年間）において、着実な取組み、継続的な評価・見直しが必要です。そのため、施策の達成状況を定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みが重要となります。

町が収集・整理したデータなどを、毎年取得できる評価指標での評価・検証を中心として、取組みの見直しを1年ごとに図ることとします。

また、上位・関連計画の作成状況等の整合性も踏まえ、適宜、評価・検証及び見直しすることとします。